10e Année ø N° 467 — 50 Centimes — 31 Août 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro :

ø ø ø **Le Bol d'Or** ø ø ø

Les six heures à la nage

LE BOL D'OR

Le vainqueur, Léon Georget passe Ringeval et Faber

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements ,, ,, ,, **24** *francs*
Etranger ,, ,, ,, ,, ,, ,, **28** —
Changements d'adresse **0 fr. 75**

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.

4-6, Boulevard Bourdon **ALCYON** Neuilly-sur-Seine

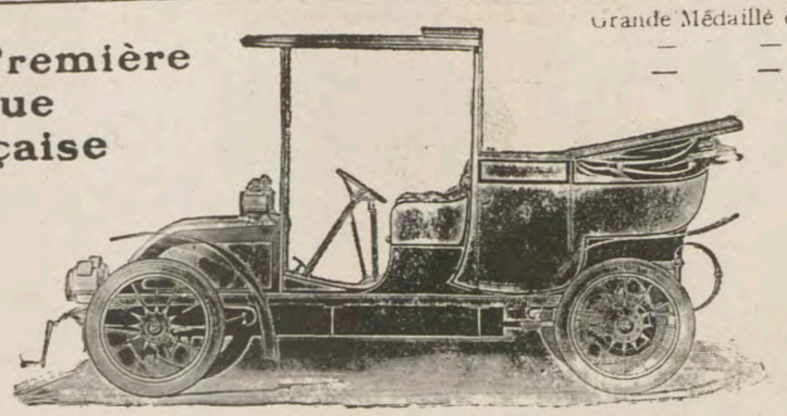
LE PRESERVATEUR de CONDOM et le Vepttorp (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat.
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris.

LA BENGALINE
est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905

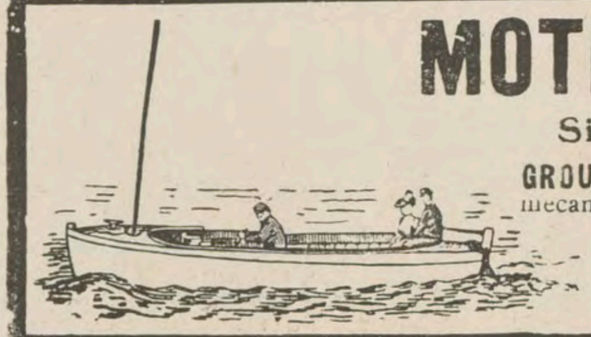


La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

MOTEURS IXION 10, quai Michelet LEVALLOIS-PERRET SEINE



Simples, Robustes, Bon marché
GROUPES ELECTROGÈNES, treuils, moto-pompes, pétrins mécaniques et toutes applications industrielles ou agricoles.
CANOTS AUTOMOBILES, voitures, etc.
Catalogue franco sur demande
Prix sans concurrence

RICQLÈS DIGESTIF Anticholérique Préserve des ÉPIDÉMIES
RICQLÈS Calme la Soif ASSAINIT L'EAU
RICQLÈS DENTIFRICE ET EAU de TOILETTE Antiseptique
RICQLÈS Seul Véritable ALCOOL DE MENTHE

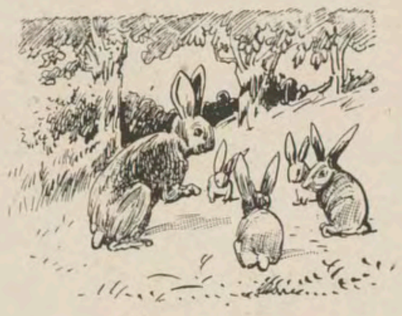
PNEU CUIR SAMSON
ANTIDÉRAPANT
IMPERFORABLE
10 rue François Ier, Paris
Ad. télég. PNEUSSAM — *Télép.* 544-33

PLAQUES **JOUGLA** PAPIERS

La Semaine Comique, par Henriot.

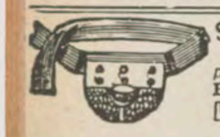
— Je vais essayer de traverser la Manche, mais traîné par deux Terre-Neuves.
— Vous n'auriez pas préféré deux requins?

— Qu'est-ce que vous voulez.. Vous prenez un cheval arabe! Avec les événements du Maroc, ils sont tous en insurrection.



— Mes enfants, je vous fais mes adieux : il y a évidemment quelques-uns d'entre nous qui ne reviendront pas au terrier, ce soir!

— Et nous allons coucher ici?
— Il le faut bien... deux pneus crevés à 20 kilomètres de toute habitation...
— Ça t'apprendra à ne pas vouloir mettre à l'auto des pneus Gaulois qui ne crèvent jamais.



SUSPENSOIR MILLERE
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS du BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig

AUTO-GÉNÉRALE
J. SALLERON (Directeur)
Livraison rapide de voitures
LÉON BOLLÉE, Agence directe
HOTCHKISS
DELAUNAY-BELLEVILLE
16, rue Duret, 16 — *Télép.* 679-14

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
12, 14, 25, 35 chevaux
4 cylindres
75, Av. de la Grande-Armée
PARIS

DÉFIEZ-VOUS, Mad
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les
au coucher deux dragées de ROMASTINE BOU
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPL
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DO
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPETUE
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-po
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, P

CYCLES & MOTOCYCLE
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQU
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MO
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIG PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

HERNIE GUÉRI

par le Nouveau BANDAGE MEYR
Accepté p. la Société de Chirurgie d
Recommandé par les
Membres du Corps Méd
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le c
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le m
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de g
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catal
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, P

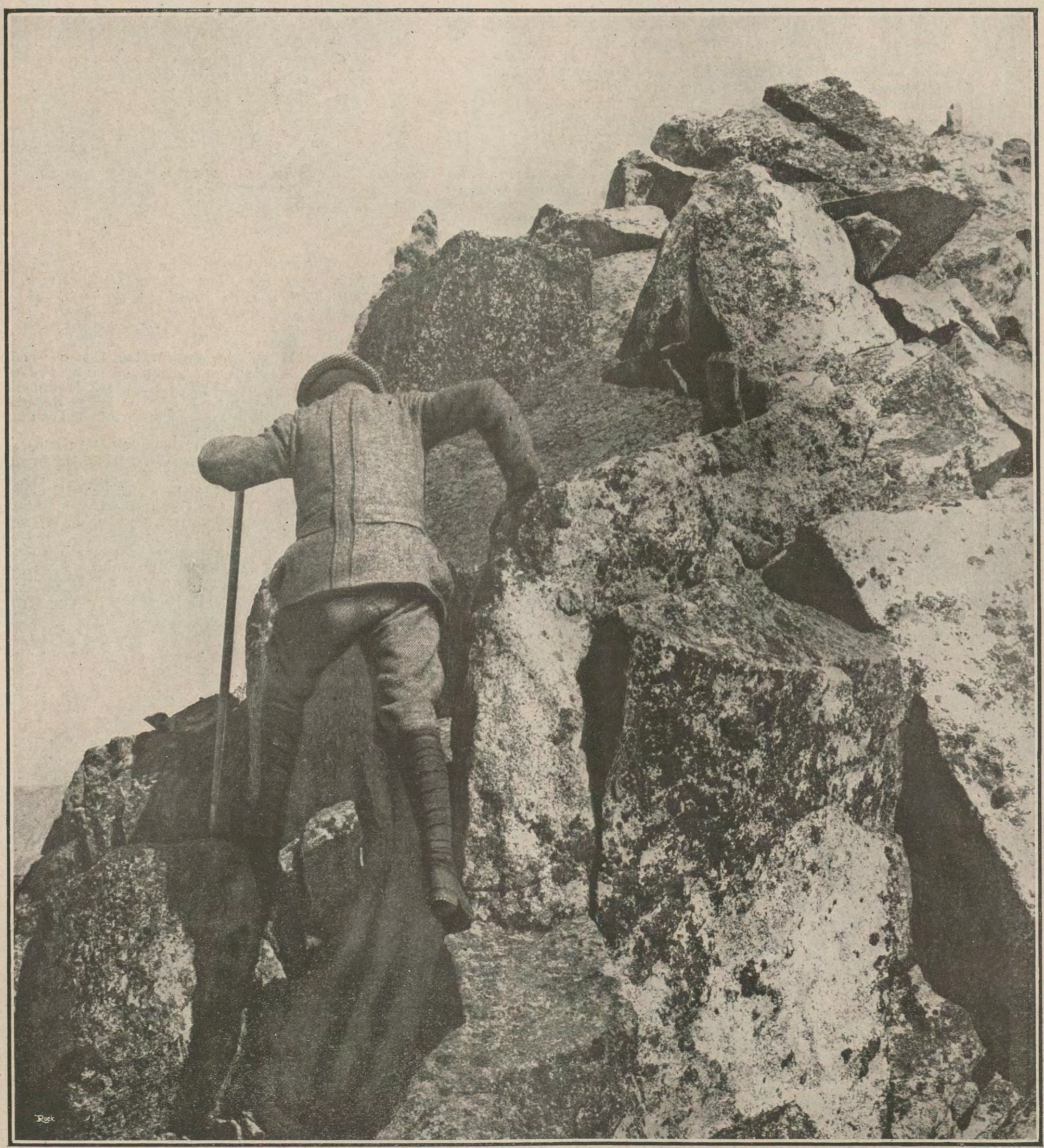
AUTOMOBILES MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX
à PARIS EN 1906 { DIRECTION DES AGENCES ET MAGASIN D'EXPOSITION 8, RUE LAFAYETTE, 8
NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRIX

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

31 Août 1907 — N° 467
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr



UN INDISPENSABLE COMPAGNON DE L'ALPINISTE : LE PIOLET

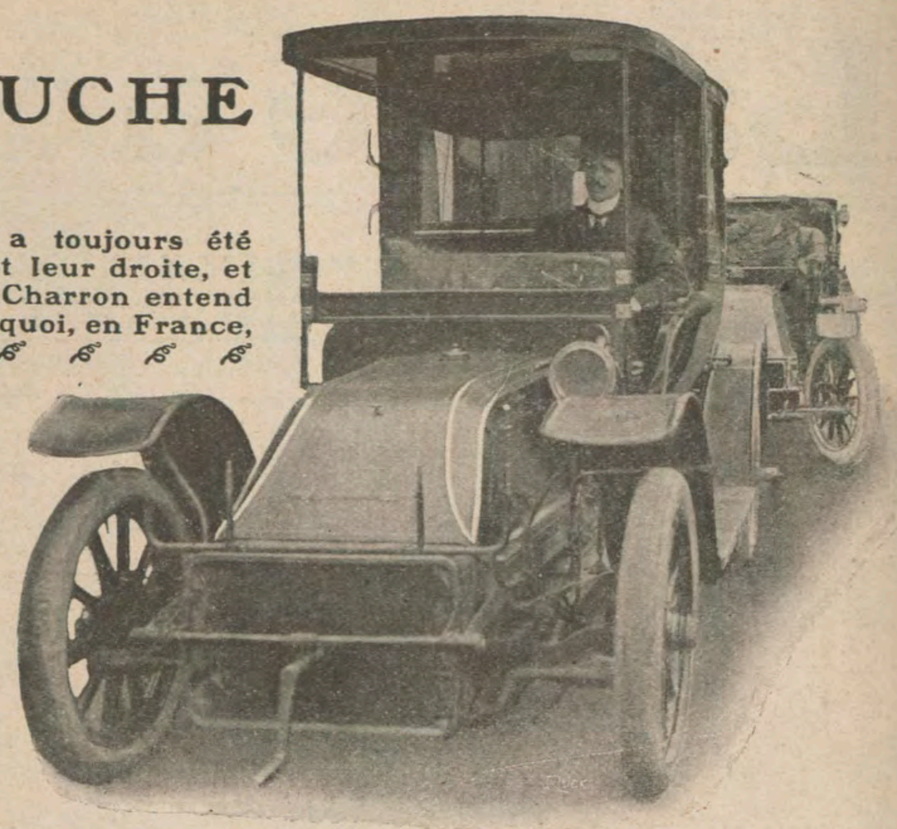
L'accessoire le plus indispensable à l'alpiniste qui aborde les hautes altitudes est bien ce bâton court, surmonté par une pioche et terminé par une pique, qu'on nomme piolet. Tour à tour balancier, sonde, béquille, amarre, hache, ou frein, il rend autant de services à la descente qu'à la montée et les pentes glacées seraient, sans lui, inaccessibles.

(Voir l'article pages 156 et 157.)

LA DIRECTION A GAUCHE

Par F. CHARRON

Depuis qu'il existe des automobiles, le conducteur a toujours été placé du même côté, en France où les voitures suivent leur droite, et en Angleterre où elles prennent leur gauche ☙ M. F. Charron entend que c'est en Angleterre qu'on a raison et explique pourquoi, en France, la direction doit être placée du côté gauche ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙



Pour passer une voiture.

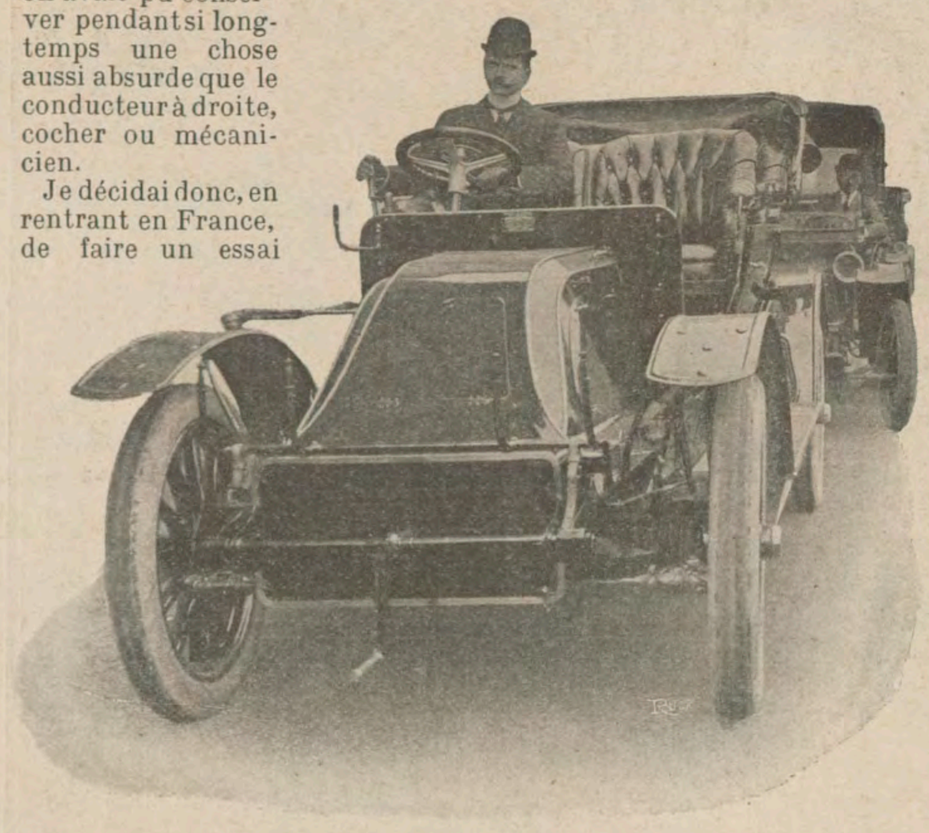
Afin de voir si la route est libre, le conducteur de la voiture placée derrière est obligé, avec la direction à droite, de se pencher complètement à gauche, en sortant de son siège et en abandonnant le contrôle de sa direction et de ses leviers.

Me trouvant à Londres, il y a deux ans, à l'occasion de l'Exposition d'Automobiles, je voulus faire l'expérience de la difficulté qu'on peut éprouver à passer une voiture à gauche.

Tous les lecteurs de la *Vie au Grand Air* savent qu'en Angleterre les voitures prennent leur gauche et se dépassent à droite. Au bout d'un quart d'heure, j'étais entièrement familiarisé avec cette nouvelle méthode et, le soir même, je pouvais me rendre compte que j'aurais certainement été plus vite dans Londres que dans Paris, malgré ce changement dans nos habitudes. Comme je manifestais mon étonnement devant la circulation si active et néanmoins si rapide, et devant la facilité avec laquelle les voitures se dépassaient, mes agents de Londres me firent remarquer qu'étant placé à droite pour conduire, je dépassais d'autant plus facilement les autres voitures que, les dépassant à droite, j'étais placé admirablement pour voir si la voie était libre.

Il se fit aussitôt dans mon esprit une véritable révolution, et je me demandai avec stupéfaction pourquoi en France, où les voitures se dépassent à gauche, on avait pu conserver pendant si longtemps une chose aussi absurde que le conducteur à droite, cocher ou mécanicien.

Je décidai donc, en rentrant en France, de faire un essai avec une direction à gauche. On monta à l'usine aussitôt, tant bien que mal, une voiture avec la direction à gauche et je fis un essai d'une demi-heure dans Paris. Bien que les leviers et les pédales fussent restés à droite, à la disposition de la personne placée près de moi (car il eût fallu un temps matériel assez long pour transformer le montage), je pus me rendre compte de l'énorme avantage qu'avait le mécanicien à être placé à gauche.



Il vaut mieux être à gauche.

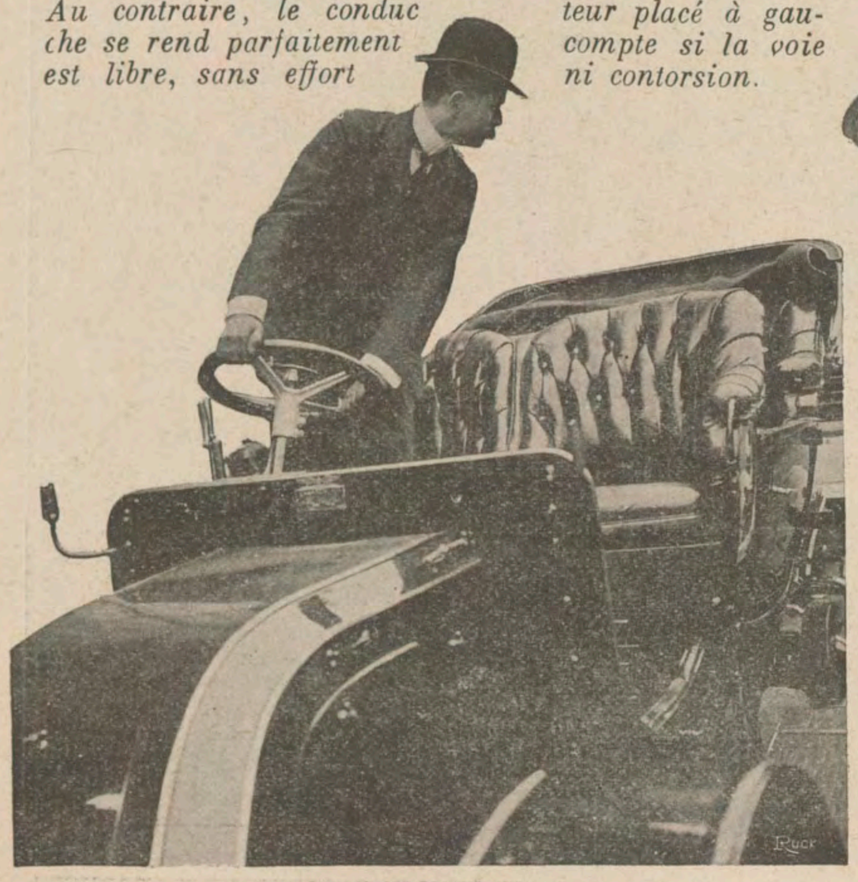
Au contraire, le conducteur placé à gauche se rend parfaitement compte si la voie est libre, sans effort ni contorsion.

Je fis part de mes expériences à mes collègues du Conseil d'Administration, et je fus si éloquent et si persuasif, que je rencontrai très peu d'opposition auprès de mes collègues.

C'est alors que parut, à l'Exposition de 1905, le premier modèle avec direction à gauche, et je décidai que nous refuserions très catégoriquement pour des voitures de ville des demandes de direction à droite, de façon à imposer d'une manière absolue cette transformation si rationnelle.

Je dois vous avouer qu'il fallut de nombreuses explications pour faire entrer dans l'esprit des acheteurs les énormes avantages que présente cette modification, cependant je viens d'apprendre avec la plus grande satisfaction que deux de nos importantes maisons ont décidé de placer la direction à gauche dans toutes leurs voitures de ville.

Je suis absolument certain que, dans l'avenir, étant donné l'énorme accroissement de la circulation automobile dans Paris, il sera nécessaire d'adopter cette mesure pour toutes les voitures. Ainsi que le démontrent parfaitement les photographies qui sont jointes à cet article, la sécurité de chacun sera attachée à cette amélioration.



Pour tourner, avec une voiture découverte.

Même avec la capote baissée et en se levant complètement, le conducteur se rend difficilement compte si une autre voiture ne va pas venir heurter la sienne.

Pour tourner, avec une voiture fermée.

Il faut arrêter complètement la voiture et se pencher au dehors, pour regarder en arrière. Si le moment est propice, on tourne, au petit bonheur, mais, gare à la rencontre, qui peut se produire néanmoins.

1° Parce que le mécanicien à gauche peut, sans inconvénient, passer devant la voiture qui le précède ;
2° Parce qu'il peut avertir lorsqu'il s'arrête ;
3° Parce qu'il peut se rendre compte, lorsqu'il tourne sur place dans une rue pour retourner sur ses pas, si la voie est libre, et il ne peut revenir sur ses pas qu'à gauche, étant donné qu'en France, les voitures sont obligées de se ranger sur leur droite.

En ville, les avantages de la direction à gauche sont donc indéniables. Sur la route, lorsqu'une voiture fait un tournant à droite, le conducteur est obligé de tenir la corde, c'est-à-dire l'intérieur même du tournant, il a donc encore avantage à être placé à gauche, puisqu'il peut se rendre compte beaucoup plus facilement si une autre voiture vient en sens contraire.

Lorsque le tournant est à gauche, comme la voiture qui tourne à gauche est obligée de garder entièrement sa droite en dehors, le mécanicien, quoique placé à gauche, a un angle visuel assez grand pour se rendre compte si une voiture vient en sens inverse.

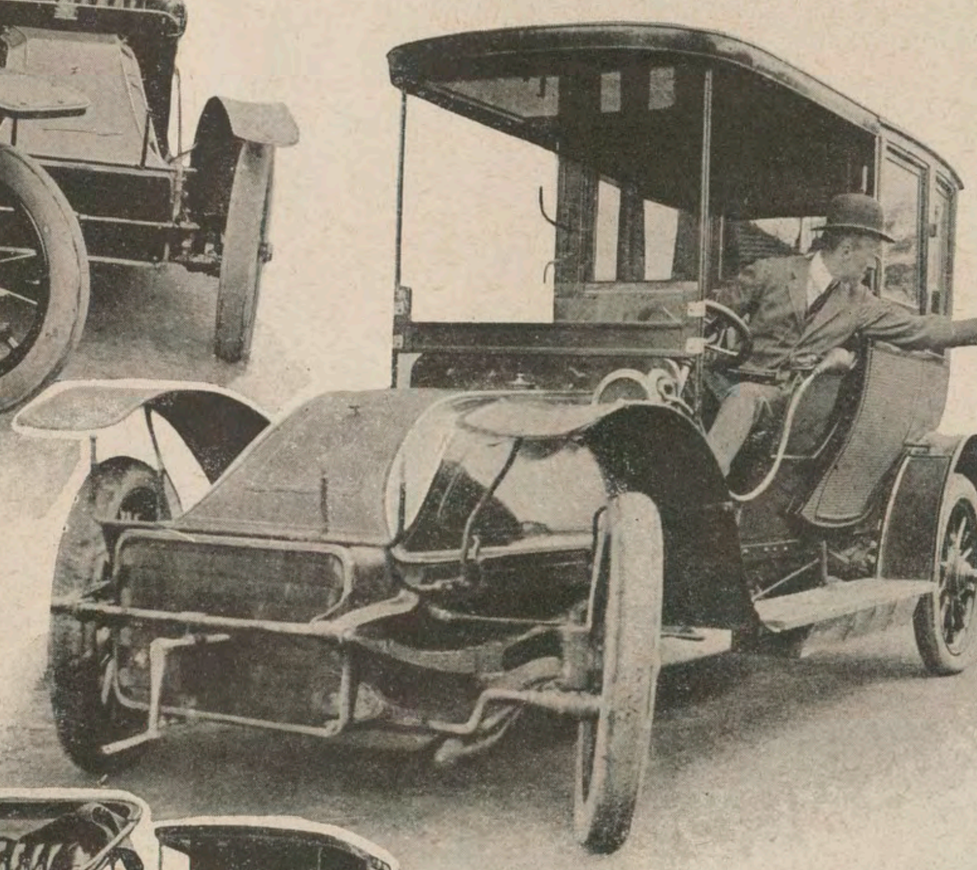
Les leviers étant placés au centre de la voiture, c'est-à-dire entre le mécanicien et la personne qui peut l'accompagner, celle-ci, en cas de défaillance ou de malaise du conducteur, peut brusquement serrer les freins et arrêter la voiture en quelques mètres. Ces leviers, enfin, ne comportent pas de porte à faux et sont placés directement sur l'axe qu'ils ont à commander.

Je cherche en vain les objections qu'on peut faire à la direction à gauche, et je serais même très heureux que quelqu'un en fît la critique, en mettant en parallèle les avantages et les défauts de chacun des deux systèmes.

F. Charron.

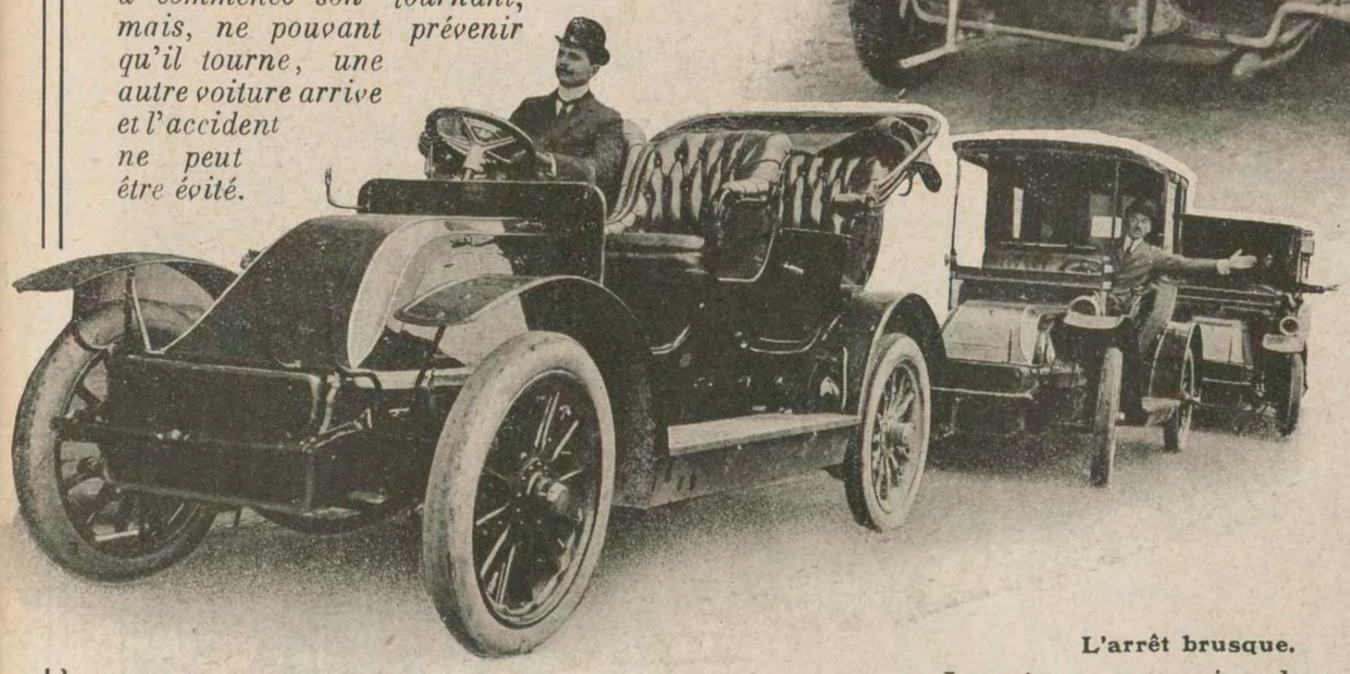
La rencontre.

Le conducteur placé à droite a commencé son tournant, mais, ne pouvant prévenir qu'il tourne, une autre voiture arrive et l'accident ne peut être évité.



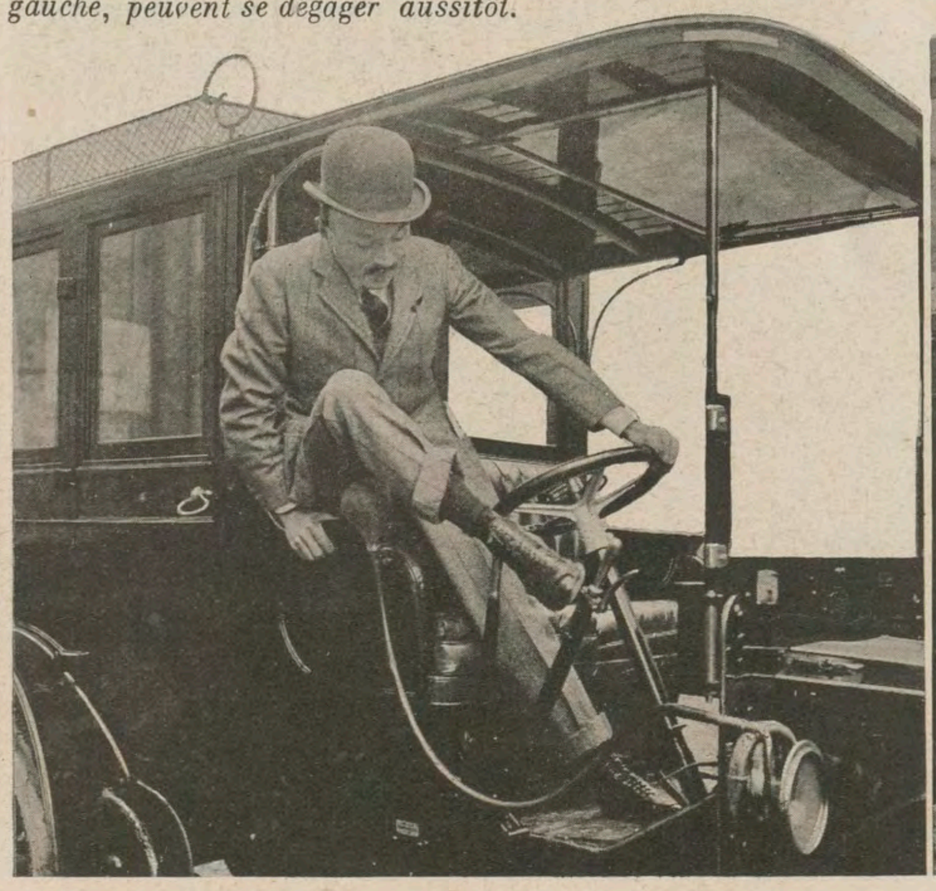
Pour tourner avec direction à gauche.

Sans aucun effort, le conducteur se rend compte si la voie est libre. Il étend le bras pour avertir les véhicules qui suivent qu'ils doivent ralentir.



L'arrêt brusque.

La voiture au premier plan, avec conducteur à droite, arrête brusquement sans avertir. Les deux autres voitures, avec conducteur à gauche, peuvent se dégager aussitôt.



Un exercice de gymnastique.

Pour descendre à droite, avec l'ancienne direction, il faut se livrer à un véritable exercice d'acrobatie. On peut remarquer l'aspect inesthétique de ces leviers placés en dehors du châssis.

La voiture de l'avenir.

Les leviers placés au centre, courts et droits, ne nuisent pas à l'aspect de la voiture et permettent au conducteur de descendre aussi bien à gauche qu'à droite.

LE RAID PÉKIN-PARIS (1)

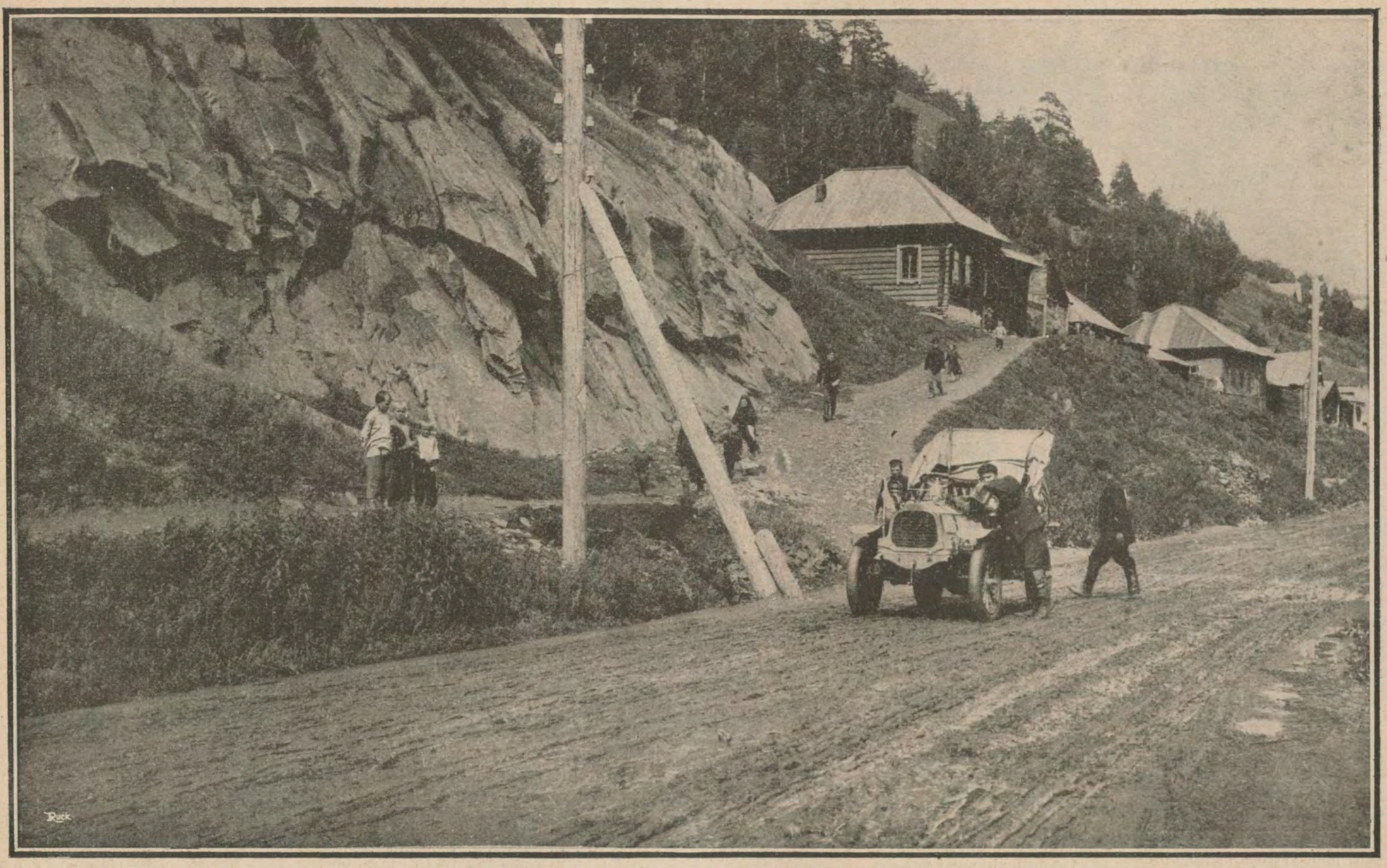
SUR LA PLACE DE... LA MOSQUÉE

Ce clocher, qui affecte des allures penchées, ne surmonte pas, comme on pourrait le croire, une église catholique ou même schismatique. Elle domine une mosquée, car certains villages de Sibérie ne sont habités que par des Musulmans.

Quand ces pages paraîtront sous les yeux de nos lecteurs, les hardis concurrents du raid Pékin-Paris auront tous terminé leur tâche héroïque. Depuis hier, Cormier, Collignon et Spyker ont rejoint les bords de la Seine. Nous consacrerons une bonne partie de notre prochain numéro au récit de leurs aventures.

(1) Voir les nos 462, 463 et 465.

LE RAID PÉKIN-PARIS



UNE ROUTE SIBÉRIENNE

En Sibérie, Collignon et Cormier ont rarement rencontré des routes aussi belles que celle que nous représentons ici, dans la traversée de Ztartaousk, d'autant qu'ils furent poursuivis par des pluies torrentielles qui ajoutèrent aux difficultés de leur tâche.

SUR LA FRONTIÈRE DES DEUX CONTINENTS

L'Europe, enfin ! Il reste encore quelques milliers de kilomètres à parcourir, mais une fois franchie la ligne idéale de démarcation de l'autre côté de laquelle c'en est fini de l'Asie, il semble aux voyageurs qu'ils ne soient plus qu'à quelques jours de leur foyer.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

Michel Corday, qui vient de publier Monsieur, Madame et l'Auto, *est à la fois un de nos meilleurs littérateurs et un de nos plus distingués sportsmen.*

UN PEU DE GEOGRAPHIE

Il vous est certainement arrivé, quand vous voyagez en automobile, d'être celui auquel on a confié la carte. Honneur périlleux au premier chef !

Du doigt, vous suivez le trait rouge ou noir qui représente pour vous la route serpentant à travers la campagne. Fièrement vous annoncez les descentes, les ponts, les passages à niveau. Mais voici un carrefour.

— A droite ? à gauche ? hurle le conducteur.

— A droite ! répondez-vous sans hésiter. Celui qui a la carte ne doit jamais hésiter, ou c'en est fait de son prestige. Mais au carrefour, il y a trois routes, la carte n'en indique que deux et le conducteur s'est enfilé franchement dans celle que vous lui indiquez.

Bah ! nous verrons bien au prochain pays. Un village se présente. De plaques indicatrices, parfois pas de trace. Le plus souvent, vieillies, délavées, couvertes de boue, elles sont complètement illisibles pour qui passe un peu vite. « Où sommes-nous? » demandez-vous à un indigène. Mais celui-ci, chez lequel les impressions nerveuses sont lentes, tarde, et la réponse vous parvient quand vous êtes déjà loin. Sur une route sûre même, ne serait-il pas agréable de connaître le nom du pays que l'on traverse, ne serait-ce que pour pouvoir situer le site pittoresque ou riant qui vous séduisit pendant cinq secondes?

Il n'est presque pas de villages, maintenant, où ne se dresse à chaque entrée le poteau comminatoire qui menace des foudres judiciaires le chauffeur dépassant le 12 à l'heure. Il serait facile aux municipalités de faire précéder du nom de leur commune la phrase traditionnelle : Automobiles, au pas ! Mieux encore : le bureau de poste est généralement situé sur la grande route. Pourquoi n'en rédigerait-on pas l'enseigne :

Bureau de poste de X sur Z.

Ce serait rendre au touriste un service appréciable et peu coûteux. Et puis, à notre époque, où l'enseignement universitaire se relâche tellement, ce serait une façon d'apprendre à nos enfants la géographie.

F.-A. Wheel.

Aux courses de canots automobiles de Southampton, Miss. Larkins se fit remarquer par sa virtuosité, à la barre de son canot Le Cid.

A l'instar de nos compagnies cyclistes, l'armée italienne possède des soldats cyclistes qui défilent ici devant le roi d'Italie.

LE CRACK DE SAINT-NAZAIRE

L'ex-champion du monde, Poulain, qui n'est plus, hélas ! que le crack de Saint-Nazaire, a prouvé surabondamment que Major Taylor avait raison en disant : « Cet homme n'est pas bâti en athlète. Il a de trop petites jambes. Il est trop maigre ». Il est vrai que Poulain ne peut guère poser pour les Apollon dans les ateliers de peintre, mais, cependant il faut avouer qu'il a eu une certaine chance en 1905. On aurait pu croire, à ce moment, que nous tenions un véritable champion ; mais comme il nous a fallu en rabattre ! Ce jeune sprinter est roué et ne manque pas de tactique. Seulement, lorsqu'il a affaire à plus tacticien que lui, il est perdu. Friol, qui avait tant de détracteurs en 1906 et que nous fûmes les seuls à défendre, a montré depuis que c'était lui le véritable champion. Mais il a travaillé, lui, il ne s'est pas contenté de ses dispositions naturelles, il a vu ses défauts, les a corrigés et de cette façon est devenu un homme habile et extraordinairement vite.

De plus, il a cet avantage sur Poulain : il est beau joueur. Même se voyant battu, il pousse jusqu'au poteau. Poulain, au contraire, l'autre jour, dans la dernière manche de son match avec Major Taylor, s'est vu décoller, mais peut-être pouvait-il encore espérer rejoindre son dangereux adversaire. Il n'en fit rien. Il aurait très bien pu se faire donner une amende pour n'avoir point défendu sa chance, comme le 14 juillet Mayer s'en vit infliger une. Et ce n'eût été que justice !

Jacques Mortane.

Du 18 au 23 Août.

CYCLISME

Mardi 20 Août.

Vélodrome Buffalo. — *Match Major Taylor-Poulain.* — 1. Major Taylor ; 2. Poulain.

ATHLÉTISME

Dimanche 18 Août.

Grand Prix de Joinville. — Critérium de 500 m. : 1. Otto Scheff, en 7 m. 30 s. ; 2. Rigal ; 3. Innocent.

HIPPISME

Dimanche 18 Août.

Deauville. — *Grand Prix* (2.600 m.) : 1. Punta Gorda, à M. J. Lieux (Ch. Childs) ; 2. L'Inconnu ; 3. Le Gargan. (15 partants.)

Lundi 19 Août.

Deauville. — *Grand Steeple-Chase* (4.700 m.) : 1. Cremant, à M. Eug. Fischof (A. Carter) ; 2. Clodhopper ; 3. Transsibérien. (6 partants.)

APRÈS LA COUPE DE LA PRESSE

Dans le classement à la tonne kilométrique, c'est la voiture Brillié, n° 40, qui s'est classée première dans la Coupe de la Presse, consommant à la tonne kilométrique 0,09386 et gagnant ainsi la médaille d'or offerte par MM. Longuemarre.

BIBLIOGRAPHIE

M. Michel Corday, dont le livre récent, *Monsieur, Madame et l'Auto*, obtient un double succès littéraire et sportif, est non seulement un auteur renommé, mais encore un chauffeur éminent. Depuis les premiers jours de l'automobile, il a goûté le plaisir de mener une voiture sur les routes, et il aime, avec une belle santé d'homme robuste, les choses dont il parle. A ceux qui ont lu les *Entravès*, *Vénus*, ou les *Deux risques*, il est bien inutile de vanter les mérites littéraires de cet écrivain de pure race française ; ceux qui liront *Monsieur, Madame et l'Auto*, vont retrouver dans ce livre toutes les solides qualités de l'auteur, mais en plus, si comme lui, ils pratiquent les sports et « font de l'auto », ils revivront au cours des pages du livre des minutes joyeuses ou tragiques qui leur donneront la belle émotion. A quoi bon recommander une nouvelle plutôt qu'une autre : toutes ont leur qualité, et la moindre garde la signature de l'auteur, un des meilleurs de nos écrivains d'aujourd'hui.

Jules Gautier, qui est allé en nageant, pieds et poings liés, de Richmond à Putney, désire tenter ainsi la traversée de Paris.

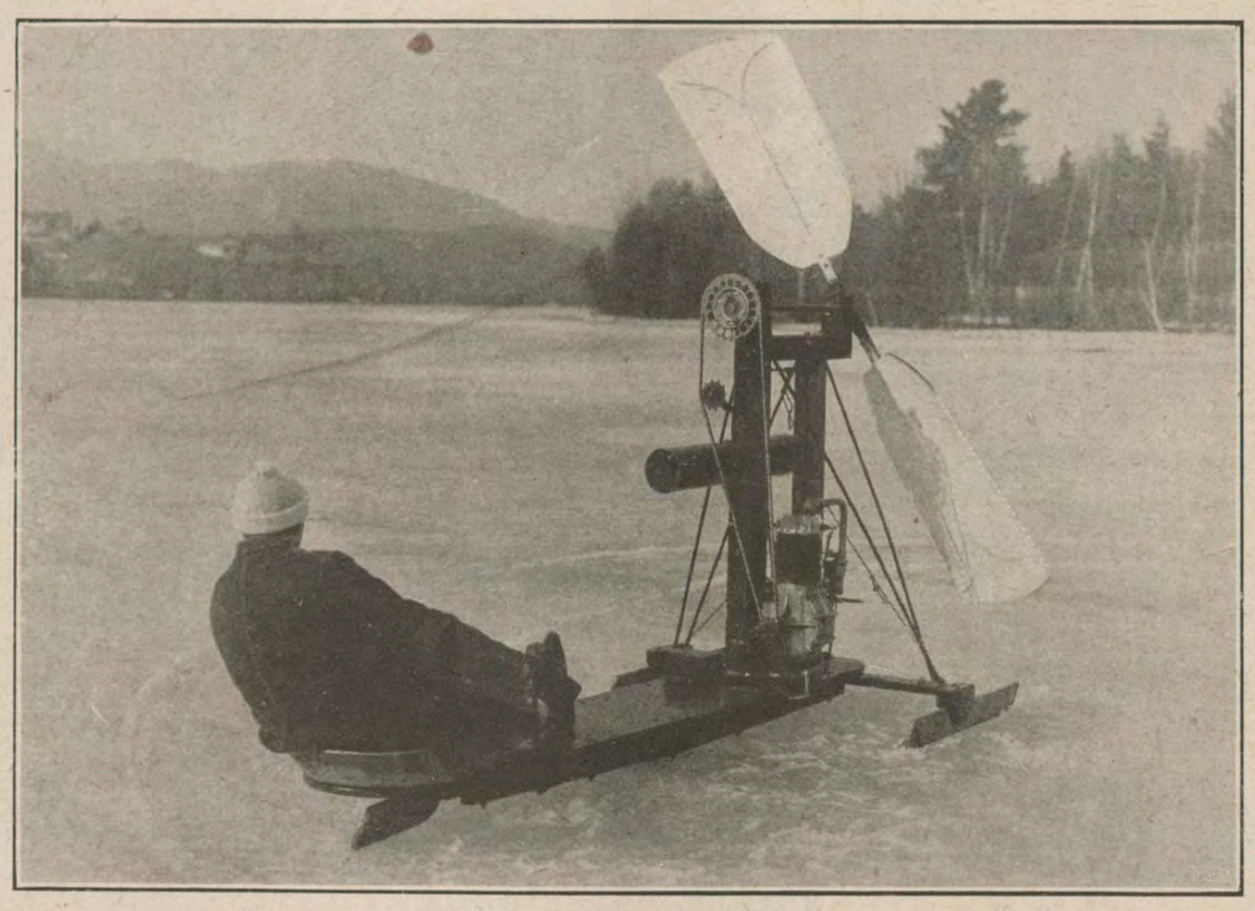
IL FAUT SAVOIR JOINDRE L'UTILE A L'AGRÉABLE

Dès que juillet apparaît sur l'éphéméride, tous les amateurs qui jusque-là donnaient l'exemple du plus parfait désintéressement, se muent en autant de professionnels rapaces.

Le but vers lequel tendent tous leurs efforts, et avec quel acharnement, grands dieux ! consiste à collectionner durant juillet, août et septembre le plus grand nombre possible de trophées, pièces d'argenterie, pour ceux qui ne marchent qu'armés d'une raquette ; zincs d'art et vases en simili étain pour ceux qui ne portent que des souliers à pointes.

Malheur aux pauvres athlètes de province, qui n'ayant souvent qu'une fois par an des prix potables à se mettre sous la dent, ont parfait dans ce but une forme illusoire. Voici les conquistadores qui débarquent après un voyage qui ne fut pas toujours pour leurs voisins le repos qu'ils rêvaient. Peu leur importe la beauté des paysages ou l'intérêt des souvenirs historiques. La grandeur des monuments anciens les laisse froids. Deux seules choses les intéressent mais celles-là au plus haut point. « Les prix sont-ils chics ? et y a-t-il de quoi rigoler dans le patelin? » En dehors de cela rien ne les touche. Et quand, le surlendemain, ils rentrent à Paris, harassés, la tête creuse, ne leur parlez pas de la ville d'où ils arrivent, c'est à peine s'ils en ont gardé le souvenir. Pensez donc : il y a une réunion a X... dimanche prochain avec des prix épatants !

L. de Fleurac.



UN MOTEUR TRAINEAU

Avec un moteur de 4 chevaux, grâce aux hélices aériennes, ce traîneau s'envole sur la glace, à une allure de plus de 30 milles à l'heure. Il a été construit par un de nos abonnés qui étudie ainsi les différentes formes d'hélices aériennes pour construire un aéroplane.

Manaton, à gauche, et Fuyleman, à droite, terminant deadheat en Angleterre, dans l'importante épreuve la Newbury-Cup.

CURIEUSE PERFORMANCE

Notre confrère l'*Allgemeine Sport Zeitung* relate un fait peu banal qui s'est passé l'autre jour en Autriche-Hongrie. Dans une réunion donnée à Lechfelde, une vieille jument, Xenia, appartenant au lieutenant Leibl, a couvert 20.500 mètres dans son après-midi. Elle a d'abord remporté sur vingt-trois concurrents un steeple-chase de 6.500 mètres ; puis elle s'est placée seconde dans un autre steeple de 5.000 mètres ; elle a ensuite couru non placée un cross-country de 6.000 mètres ; enfin, elle a triomphé d'un lot de sept partants dans une course de haies de 3.000 mètres.

La première conclusion qu'on puisse tirer de cette magnifique performance, c'est que le programme de la Société hippique en question ne doit pas être beaucoup mieux établi que celui de notre Société de Steeple-Chase. Car pour que le même animal soit qualifié dans quatre épreuves d'une même réunion, il faut vraiment que les organisateurs ne se soient guère creusé la tête pour rédiger les conditions des différentes courses.

Ce point de détail mis à part, nous ne pouvons qu'admirer l'extraordinaire endurance de cette jument. Certes, elle a établi là un record qui ne sera pas battu de longtemps, du moins dans notre pays. Je ne veux pas dire, d'ailleurs, qu'aucun de nos chevaux ne soit capable d'en faire autant ; mais je crois que pas un de nos propriétaires ou entraîneurs, malgré la propension qu'ils ont à exploiter commercialement la carrière de leurs pensionnaires, n'aurait le courage de soumettre un de leurs représentants à pareille épreuve.

Nous avons eu en France quelques exemples de chevaux ayant couru deux épreuves dans la même réunion, mais ce n'est pas un fait à encourager.

Les ressources que l'on peut trouver chez les purs sang au point de vue de la résistance et du courage sont inépuisables ; c'est un fait que les raids hippiques ont suffisamment établi au prix de quelques hécatombes ; ce serait vouloir singulièrement améliorer la race chevaline, que de chercher à démontrer ce fait à nouveau au moyen des courses.

Boïard.

Après avoir été une des étoiles du ciment, le coureur Thuau cherche à recueillir maintenant de nouveaux lauriers comme gentleman-rider.

LE MEETING DE BRESCIA

Par C. FAROUX

Les épreuves de vitesse italiennes, qui s'annonçaient sous les plus heureux auspices, fourniront-elles à l'industrie française l'occasion de sa première victoire de 1907 ? Notre collaborateur l'espère et le souhaite fermement, sans en être cependant absolument sûr

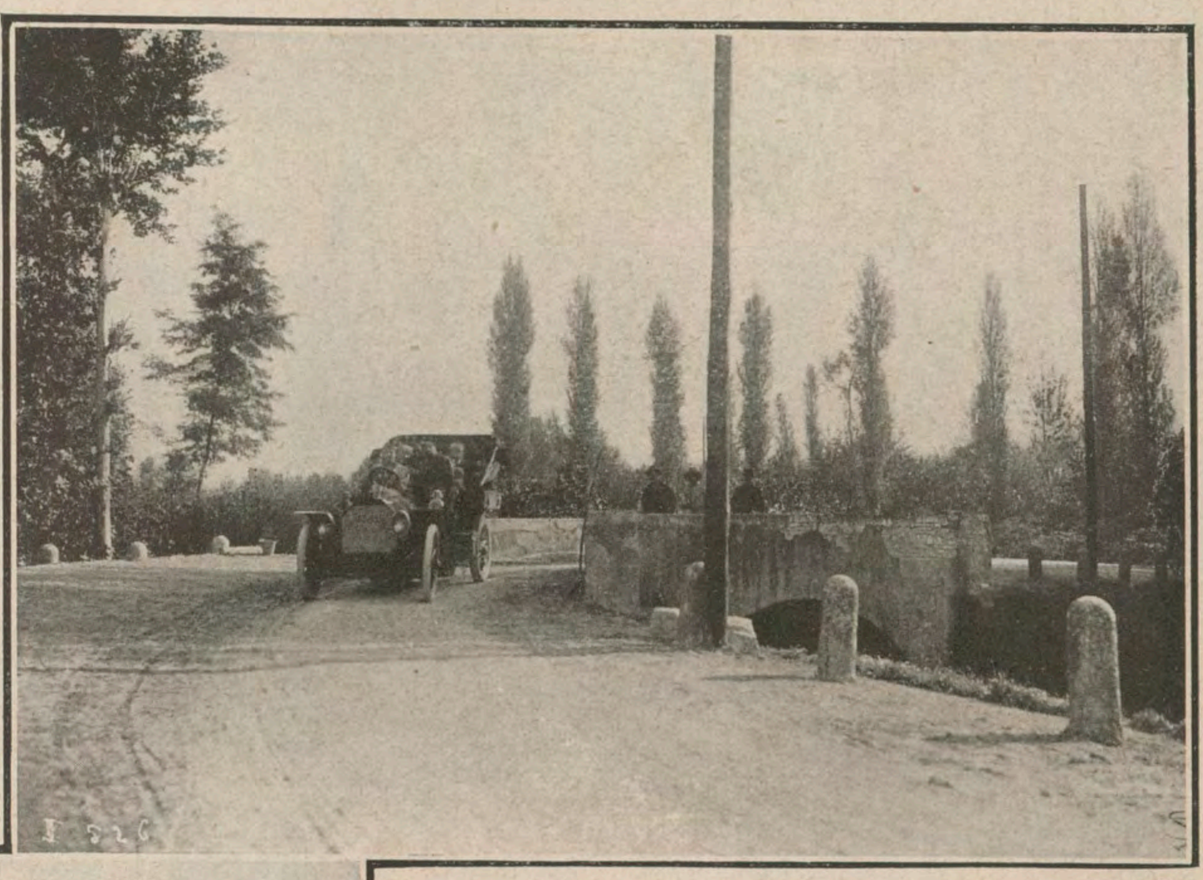
La saison sportive 1907, qui fut si brillante, encore qu'assez touffue, va se clore demain, par le Meeting de Brescia. Jusqu'ici, le dernier acte se jouait en Amérique, à l'occasion de la Coupe Vanderbilt ; mais les autorités yankees ont mis, cette année, tant d'obstacles aux bonnes volontés organisatrices que la course de Long-Island n'aura pas lieu cette année. Ce n'est point la première fois que nous ayons à constater la véritable tyrannie que les pouvoirs publics américains exercent à l'endroit de l'industrie automobile. Les Etats-Unis ne sont point, autant qu'on le croit communément, une terre de progrès et de liberté.

Terre de progrès ! cette glorieuse épithète doit être réservée à la haute Italie. Quand les capitalistes italiens — piémontais, lombards ou gênois — à la hardiesse et à l'initiative desquels on ne rendra jamais assez hommage, imprimèrent à l'industrie automobile, l'extraordinaire élan qui l'anime encore aujourd'hui, certains esprits avisés purent craindre que cet engouement ne fût que momentané. Bien au contraire, cet état de fièvre, s'il a fait place à un sens plus calme des nécessités industrielles, a amené les plus heureux effets. A l'heure actuelle, l'industrie italienne mérite d'être placée au tout premier plan. Les voitures italiennes ne sont pas les meilleures, ce n'est point là ce que je veux dire, mais ce sont incontestablement les plus jolies, les plus harmonieuses, les plus séduisantes, et certains constructeurs français se sont vu infliger de dures leçons commerciales, pour avoir trop négligé de soigner leur clientèle.

La formule Coupe de l'Empereur réunit les engagements de 42 voitures, se décomposant ainsi : 6 françaises, 6 allemandes et 30 italiennes ; dans la course-formule Grand Prix A. C. F., 10 voitures françaises lutteront contre 7 voitures italiennes.

L'importance du nombre des engagés, le nom des maisons en ligne, l'excellence de l'organisation sportive, les conséquences industrielles des ba ailles qui vont se livrer sur un circuit merveilleusement choisi, tout contribue, en somme, à donner au Meeting de Brescia un éclat tel qu'il est permis de le placer, cette année, sur la même place que le Grand Prix de l'A. C. F. et la Coupe de l'Empereur.

Les prix sont tout à fait remarquables, notamment celui réservé au vainqueur de la formule A. C. F. Il s'agit d'une grande coupe en or, d'une valeur de 25.000 francs, qui sera la reproduction artistique de la statue de la *Victoire ailée*, œuvre précieuse de la statuaire romaine qui existe au musée de Brescia.



La route à Ponte San Marco.

Les routes italiennes sont loin de ressembler aux routes françaises. Le Circuit comporte certains virages qui ne le cèdent en rien à ceux de la Targa Florio.

Pour la formule Coupe de l'Empereur, nous avons engagé deux Darracq, qui ne courent pas officiellement, deux Rochet-Schneider, excellentes, à la vérité, mais qui trouveront contre elles une coalition redoutable, et deux Ariès, qui ont visiblement exagéré le moteur plat.

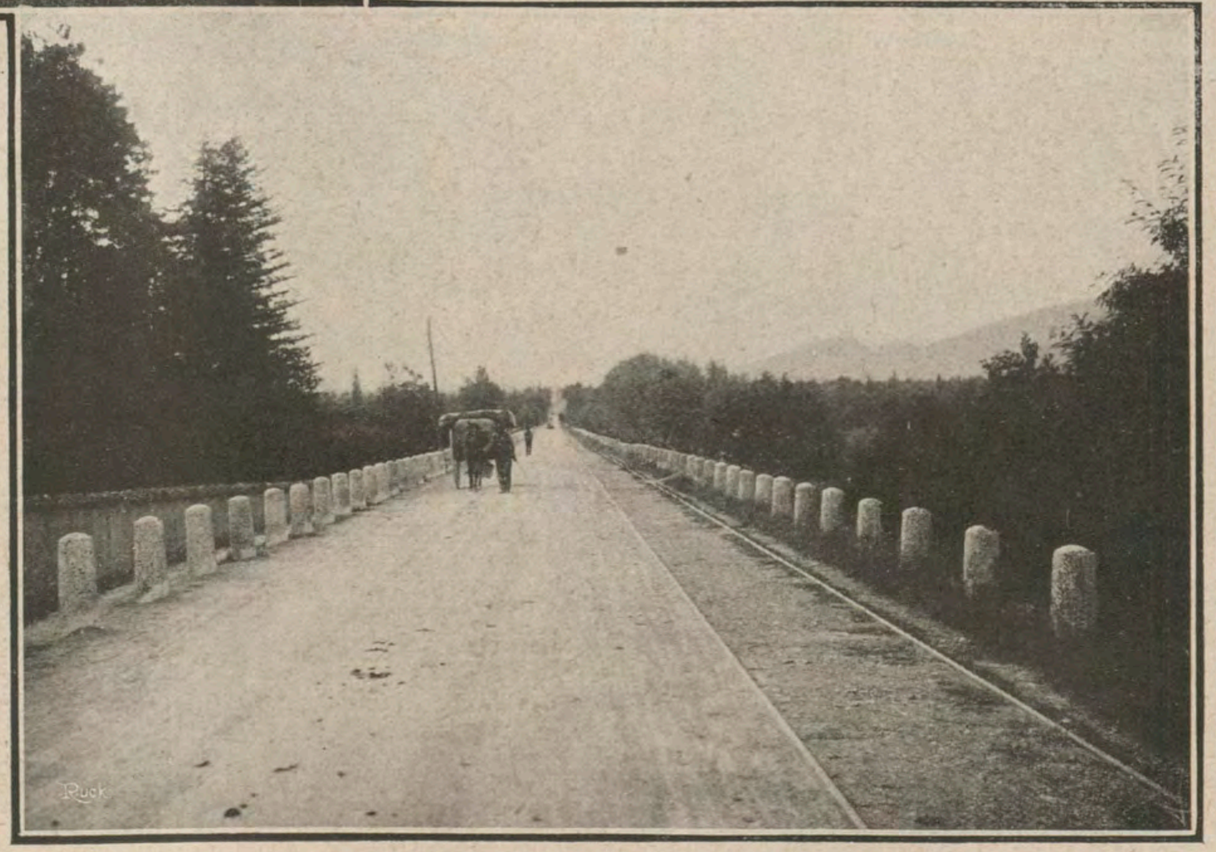
Les Allemands sont autrement plus dangereux, sachons le reconnaître. Les Benz se sont montrées au Circuit des Ardennes à peu près aussi vites que les Minerva, — et ce n'est pas un mince éloge, — les Gagenau, sont bonnes et la Dixi, licence Regina, est loin d'être à dédaigner.

Dans le lot italien, assez compact, je citerai les S. P. A., les Itala, les Isotta-Fraschini et les Züst. Cependant, je ne serais pas trop surpris que l'Allemagne décoche la deuxième grande victoire pour la présente année.

Réussirons-nous, en revanche, à vaincre la guigne qui nous poursuit, cette année ? Avec Dietrich, avec Bayard A. Clément, avec Brasier, avec Darracq, nous pouvons, nous devons triompher : mais les sept voitures italiennes de la formule A. C. F. seront redoutables. N'oublions pas que la présente année fut propice aux gros alésages, et ceci n'a pas lieu de nous rassurer. C. Faroux.

Dans les plaines de Brescia.

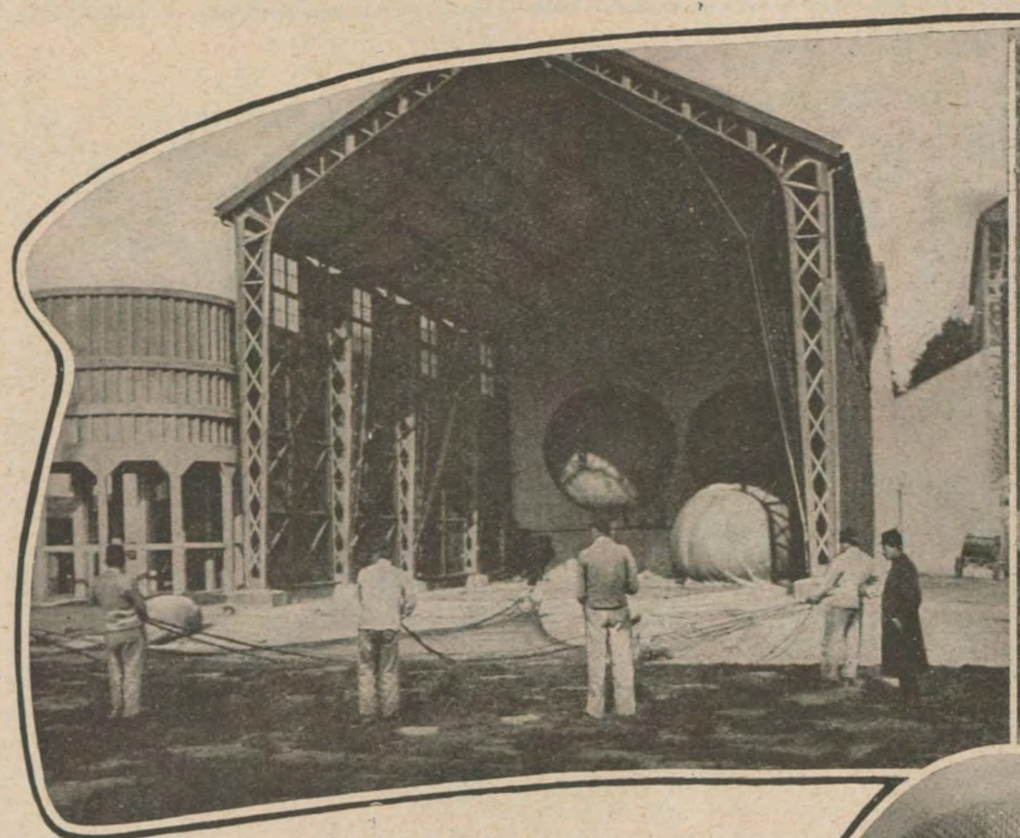
C'est entre Brescia et la ligne du chemin de fer que s'élèveront les tribunes, qui étaient l'an dernier à Montechiari.



Une ligne droite près de Montechiari.

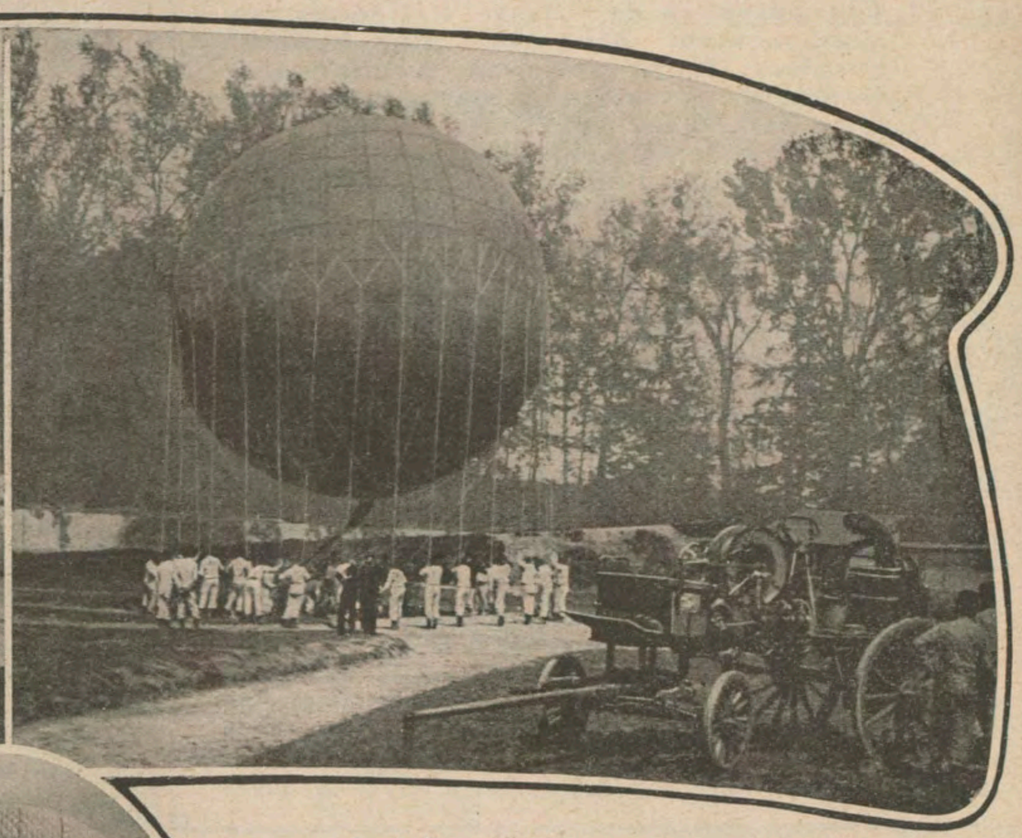
Dans une partie du parcours, la route longe un chemin de fer qui le traverse à deux reprises, en formant un formidable dos d'âne.

TREIZE JOURS EN CAPTIF MILITAIRE



Les préparatifs de gonflement du captif.

Les aérostiers disposent ballon et filet sous le hangar.



Le ballon captif sur ses decors.

La nacelle est arrimée, prête à être amarrée au câble de manœuvre.

Notre photographe Simons, qui vient d'accomplir au parc aérostatique de Versailles une période d'instruction comme aéronaute-photographe de place forte, en a rapporté ces photographies et quelques notes prises sur le vif.

A 500 mètres, larguez le cable ! commande le capitaine ; aussitôt, le treuil ronronne et crache la vapeur.

Peu confortablement assis dans notre petite nacelle d'osier, le lieutenant et moi nous avons à peine de quoi nous remuer, en plus, je supporte sur mes genoux l'appareil de téléphotographie qui me servira tout à l'heure à prendre des instantanés à 10 kilomètres de distance.

100, 200, 300, 400, 500 mètres, nous sommes arrivés à cette altitude : cinq minutes à peine ont suffi.

Il faut faire vite aussi, car l'ennemi figuré, caché du côté du mont Valérien, va bientôt nous apercevoir, et il faudra prendre une demi-douzaine de clichés et redescendre encore plus rapidement, pour qu'il n'ait pas le temps de repérer notre position.

Nous sommes arrêtés. A nos pieds une mer de verdure moutonne et s'étend jusqu'à l'horizon, la crête des vagues est piquée de points blancs qui sont les fleurs des grands arbres du parc du château de Versailles. Quelques espaces vides pourtant, marqués par le grand canal qui allonge ses quatre longs bras et au loin se détachant, Rocquencourt, Noisy-Villepreux ; plus à gauche Saint-Cyr, d'où la route descend jusqu'à notre parc aérostatique.

Un silence profond règne là-haut et porte à la méditation.

Ce petit ruban de route me rappelle la nuit du départ de Paris-Madrid. Je distingue de là-haut la place exacte où les opérateurs de la *Vie au Grand Air* commencèrent à photographier au magnésium ces modernes Walküres qui allaient s'élancer sur leurs chevaux d'acier,

La manœuvre du treuil.

La voiture portant le treuil est amenée et le câble va se dérouler lentement, pendant que le ballon s'élève.

A 500 mètres de hauteur.

Le ballon est arrêté, pour permettre au photographe aéronaute de prendre des clichés à 10 kilomètres.

Avant le départ.

Notre photographe Simons se prépare à monter dans la nacelle, muni de l'appareil téléphotographique.

soufflant et crachant le feu par leurs naseaux d'échappement libre.

Le lieutenant scrute l'horizon. Avec sa jumelle, il a reconnu les batteries enterrées que l'ennemi est en train de construire et m'indique du doigt la direction pour prendre les clichés.

Clic! clac! l'obturateur fonctionne six fois le plus vite possible et autant que permet le vent qui s'est levé; cet ennemi du captif me force d'attendre le point mort du balancement pour opérer.

Vous avez peut-être été secoué sur la mer par gros temps; vous avez peut-être été cahoté en automobile sur d'infâmes ornières, mais, même dans mes souvenirs d'Alger-Toulon ou de circuits sur les routes espagnoles, je ne me rappelle pas avoir subi épreuve plus dure que celle du captif militaire par grand vent; il faut vraiment avoir l'estomac bien attaché.

Faites monter en nacelle le capitaine au long cours le plus endurci, je parie qu'il attrape le mal de mer — plutôt le mal de l'air — au bout de dix minutes.

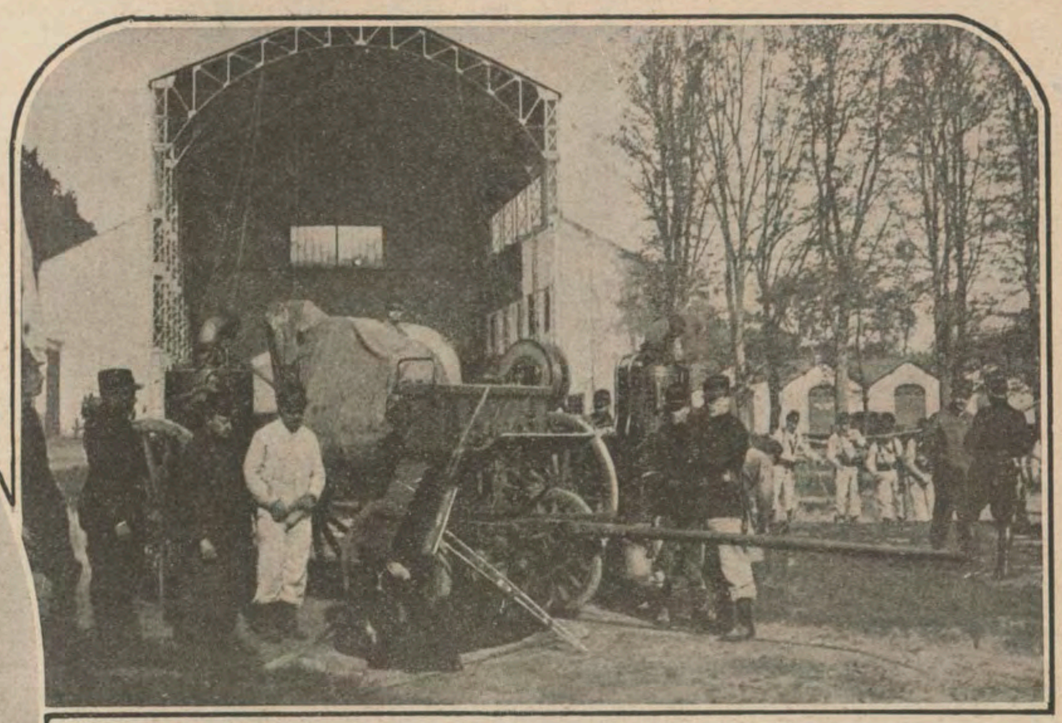
Les six photos sont prises, deux coups de trompe résonnent; c'est le lieutenant qui m'accompagne qui commande au sergent mécanicien du treuil de nous ramener.

En six minutes nous sommes à terre, je cours à la voiture photographique de campagne, développer mes clichés et choisir le meilleur.

Tirer un positif 18×24, sécher à l'éther et vingt minutes après avoir fait l'opération qu'on appelle « restitution » en terme militaire, c'est-à-dire avoir reconnu d'après la photographie sur la carte d'état-major le point exact où se construisent les ouvrages de l'ennemi, des ordres téléphoniques sont donnés aux batteries de siège qui sont en communication directe avec nous. Aux premiers coups de canon, elles dévasteront les constructions ennemies qui étaient invisibles à leurs yeux.

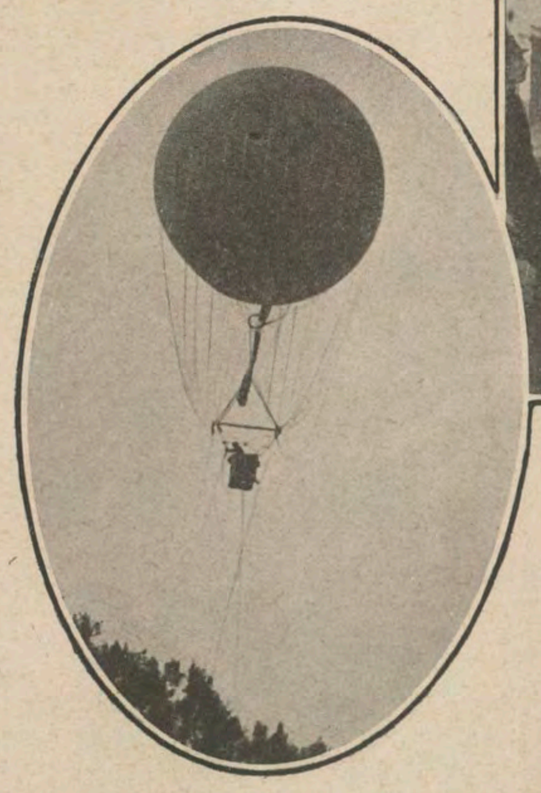
Les manœuvres sont très intéressantes, je dirais même captivantes, car elles exigent toujours beaucoup d'habileté; il y a tellement d'imprévu sur la route, car avant d'établir le parc, combien il a fallu franchir de fils télégraphiques, de ponts, d'arbres et de constructions avec le captif! Petite bulle de gaz attachée au bout d'un fil, puissent les hommes que tu emportes voguer toujours dans le calme de l'atmosphère; si pourtant, un jour, tu devais planer au-dessus d'un champ de bataille, tu serais la digne émule de ton aïeule, celle avec laquelle, il y a cent-treize ans, Coutelle aida à assurer la victoire à la bataille de Fleurus.

SIMONS.



Le mesurage des déviations.

Pendant que le captif ascensionne, un lieutenant fait des visées à l'appareil téléphotographique pour mesurer les différences d'angle occasionnées par le vent.



On ramène le captif.

Manœuvre souvent dangereuse, à cause du voisinage des arbres. Mais les soldats, habitués à ces exercices, opèrent avec une prudence qui enlève toute crainte.

Une vue à 50 mètres.

Pendant l'atterrissage, notre photographe prend une vue instantanée de ses camarades, qui apparaissent en un singulier raccourci.

La voiture photographique.

Cette voiture, qui accompagne le captif, est un véritable laboratoire ambulant, contenant tout ce qu'il faut pour développer les clichés.

NOTES DES ÉDITEURS

On sait que la *Vie au Grand Air* a l'habitude d'être représentée partout où se disputent de grandes épreuves. C'est ainsi que notre Rédacteur en chef, accompagné de photographes, est allé à la rencontre de Cormier, de Collignon et de Spyker. De ce voyage, ils ont rapporté une foule de clichés que nos lecteurs pourront admirer dans notre numéro de la semaine prochaine, presque entièrement consacré au raid fantastique de Pékin-Paris. Nous publierons des photographies retraçant tous les incidents de la route, depuis le départ de Pékin jusqu'à l'arrivée à Paris, et nos lecteurs pourront se rendre un compte exact de tout ce qu'ont eu à souffrir les hardis conducteurs des de Dion et de la voiture hollandaise.

On se souvient encore du succès que remporta, l'an dernier, notre numéro de Noël et du Salon, qui contenait 100 pages, 3 doubles pages, 4 hors-textes, un nombre colossal de photographies illustrant des articles présentant le plus vif intérêt et signées de toutes les sommités sportives.

Cette année, nous voulons encore faire mieux et quoique la tâche soit malaisée, nous espérons parvenir à ce résultat. Nous préparons, à l'occasion de l'Exposition décennale qui ouvrira le 12 novembre, un numéro pour lequel nous nous sommes assuré la collaboration de rédacteurs dont la compétence nous promet des études approfondies sur des sujets qui plairont à tous nos lecteurs. Nous publierons des documents inédits, des compositions photographiques, des hors-texte retraçant les grandes épreuves de l'année, des portraits de champions; en un mot, notre numéro du Salon, consacré surtout au sport automobile, ne négligera point cependant les autres sports. Par sa variété et sa beauté, cet album prouvera à nos lecteurs que nous marchons toujours en avant dans la voie du progrès.

Nous reviendrons d'ailleurs, d'ici peu, sur ce sujet.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

LE BOL D'OR & VICT

Olieslagers masse Van Houwaert.
Malgré son manque d'habitude de la piste, le gagnant de Bordeaux-Paris, Van Houwaert, s'est classé quatrième, avec 788 kilom. 600.

La ronde infernale.
Après un début de course magnifique, Privat (10), qui éta heure, a dû rétrograder, souffrant horriblement. Il ter avec 730 kilom. 100. Ringeval (8) a fini second

Le triomphe de Faber.
Le jeune Faber (il n'a pas 19 ans) a livré dans les dernières heures une chasse terrible à Van Houwaert. Son énergie excita l'enthousiasme du public, qui le porta en triomphe.

Réveil en sursaut.
Bourotte, le dévoué manager, avait trouvé un moyen radical pour re contentait de leur verser sur la figure l'eq

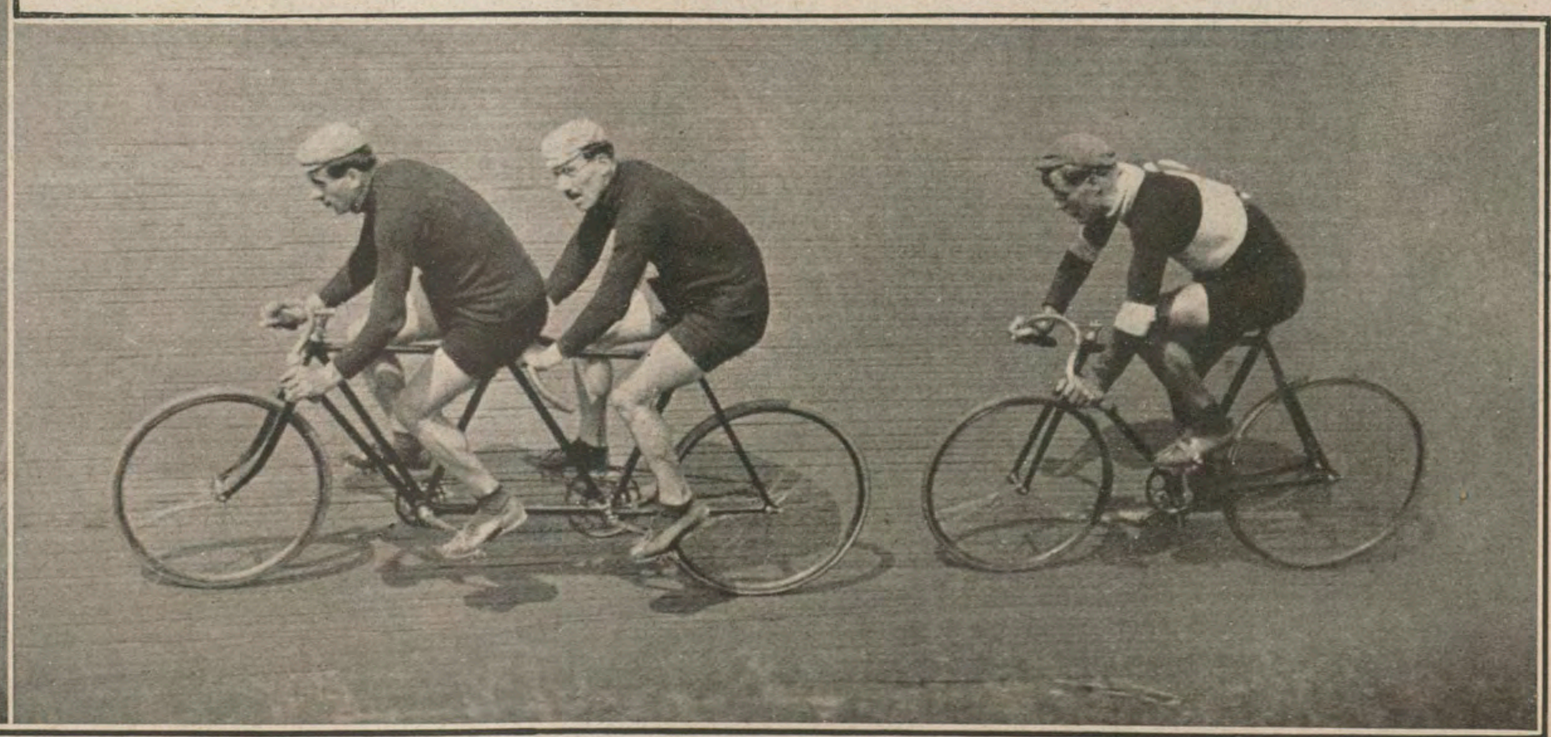
L'épreuve classique du Bol d'Or, qui s'est disputée pour la treizième fois les 24 et 25 août, a remporté un très vif succès. Sur dix partants, sept ont réussi à terminer. Léon Georget s'est nouveaux se sont révélés, ce sont Lafourcade, Faber, Privat, Poisy e

OIRE DE LÉON GEORGET

était second à la quinzième
terminé cependant sixième,
avec 888 kilom. 100

Léon Georget va remonter.

Léon Georget est très rarement descendu, tenant à augmenter sans cesse son avance. Il vient d'aller se faire masser, et son frère l'accompagne pour le remettre en machine.



réveiller les entraîneurs de ses poulains. Il se
eau d'une éponge.

Léon Georget à la 23e heure.

Léon Georget, qui a triomphé, couvrant dans les 24 heures 904 kilom. 620, avait un service d'entraîneurs parfait. Notre cliché le représente tiré par le tandem Emile Georget-Passerieu. (*Pneumatiques* Hutchinson.)

st adjugé la victoire, avec une avance de 71 kilom. 320 sur Ringeval. second; Trousselier, qui était grand favori, s'est avoué vaincu et a abandonné à la neuvième heure. Des hommes
y et Lequatre. Le record du pauvre Pottier reste toujours debout.

L'USAGE DU PIOLET EN MONTAGNE

Par HENRY SPONT

Le piolet est, avec la corde, l'indispensable compagnon du montagnard. Il est successivement un balancier, une béquille, une sonde, une amarre, un frein et une hache. Son emploi exige un long et patient apprentissage.

L'IDÉE de couper une branche d'arbre et de l'utiliser comme un point d'appui propre à aider et à corriger la marche est évidemment contemporaine du premier âge de l'humanité. Aujourd'hui encore, le bâton de montagne garni d'une pique suffit aux besoins des promeneurs confinés aux sentiers et des bergers qui ne dépassent pas la limite extrême des pâturages.

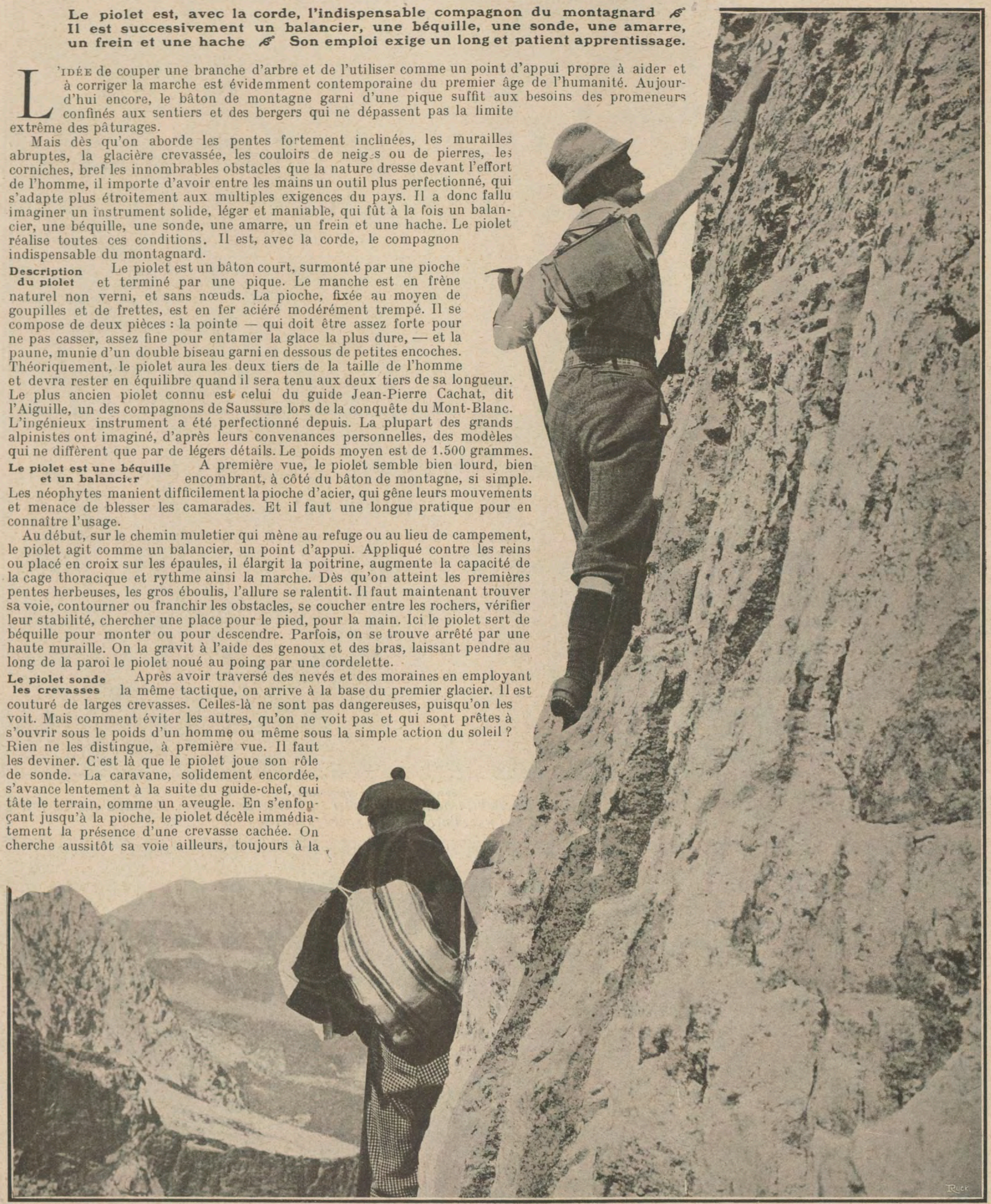
Mais dès qu'on aborde les pentes fortement inclinées, les murailles abruptes, la glacière crevassée, les couloirs de neiges ou de pierres, les corniches, bref les innombrables obstacles que la nature dresse devant l'effort de l'homme, il importe d'avoir entre les mains un outil plus perfectionné, qui s'adapte plus étroitement aux multiples exigences du pays. Il a donc fallu imaginer un instrument solide, léger et maniable, qui fût à la fois un balancier, une béquille, une sonde, une amarre, un frein et une hache. Le piolet réalise toutes ces conditions. Il est, avec la corde, le compagnon indispensable du montagnard.

Description du piolet Le piolet est un bâton court, surmonté par une pioche et terminé par une pique. Le manche est en frêne naturel non verni, et sans nœuds. La pioche, fixée au moyen de goupilles et de frettes, est en fer aciéré modérément trempé. Il se compose de deux pièces : la pointe — qui doit être assez forte pour ne pas casser, assez fine pour entamer la glace la plus dure, — et la paune, munie d'un double biseau garni en dessous de petites encoches. Théoriquement, le piolet aura les deux tiers de la taille de l'homme et devra rester en équilibre quand il sera tenu aux deux tiers de sa longueur. Le plus ancien piolet connu est celui du guide Jean-Pierre Cachat, dit l'Aiguille, un des compagnons de Saussure lors de la conquête du Mont-Blanc. L'ingénieux instrument a été perfectionné depuis. La plupart des grands alpinistes ont imaginé, d'après leurs convenances personnelles, des modèles qui ne diffèrent que par de légers détails. Le poids moyen est de 1.500 grammes.

Le piolet est une béquille et un balancier A première vue, le piolet semble bien lourd, bien encombrant, à côté du bâton de montagne, si simple. Les néophytes manient difficilement la pioche d'acier, qui gêne leurs mouvements et menace de blesser les camarades. Et il faut une longue pratique pour en connaître l'usage.

Au début, sur le chemin muletier qui mène au refuge ou au lieu de campement, le piolet agit comme un balancier, un point d'appui. Appliqué contre les reins ou placé en croix sur les épaules, il élargit la poitrine, augmente la capacité de la cage thoracique et rythme ainsi la marche. Dès qu'on atteint les premières pentes herbeuses, les gros éboulis, l'allure se ralentit. Il faut maintenant trouver sa voie, contourner ou franchir les obstacles, se coucher entre les rochers, vérifier leur stabilité, chercher une place pour le pied, pour la main. Ici le piolet sert de béquille pour monter ou pour descendre. Parfois, on se trouve arrêté par une haute muraille. On la gravit à l'aide des genoux et des bras, laissant pendre au long de la paroi le piolet noué au poing par une cordelette.

Le piolet sonde les crevasses Après avoir traversé des nevés et des moraines en employant la même tactique, on arrive à la base du premier glacier. Il est couturé de larges crevasses. Celles-là ne sont pas dangereuses, puisqu'on les voit. Mais comment éviter les autres, qu'on ne voit pas et qui sont prêtes à s'ouvrir sous le poids d'un homme ou même sous la simple action du soleil ? Rien ne les distingue, à première vue. Il faut les deviner. C'est là que le piolet joue son rôle de sonde. La caravane, solidement encordée, s'avance lentement à la suite du guide-chef, qui tâte le terrain, comme un aveugle. En s'enfonçant jusqu'à la pioche, le piolet décèle immédiatement la présence d'une crevasse cachée. On cherche aussitôt sa voie ailleurs, toujours à la



Escalade d'une muraille.

Ici, le piolet sert de béquille pour vérifier les prises. Mais si la roche est inclinée elle est solide, étant de granit, et il n'y a pas à craindre qu'elle se détache sous le pied et entraîne le touriste dans sa chute.

Marche de flanc sur un glacier.
Le piolet agit ici comme une amarre que le touriste plante dans la neige, au-dessus de lui, et qu'il déplace lorsqu'il a vérifié son point d'appui.

même allure, en maintenant la corde tendue, pour amortir le choc d'un effondrement brusque.

Le piolet est une hache Cependant, le haut du glacier se redresse peu à peu. La couche de neige s'amincit progressivement, prête à glisser le long de la pente roide. Bientôt, apparaît la glace à vif. Il est absolument nécessaire de tailler des marches. Cette tâche délicate constitue le fin mot de la technique alpine. Elle exige de la force, du sang-froid, de la patience, de l'habileté. Elle incombe généralement au guide. Mais quiconque aspire au brevet de montagnard doit être capable de l'assumer, ne serait-ce que pour remplacer le chef malade, ou fatigué d'un effort si prolongé.

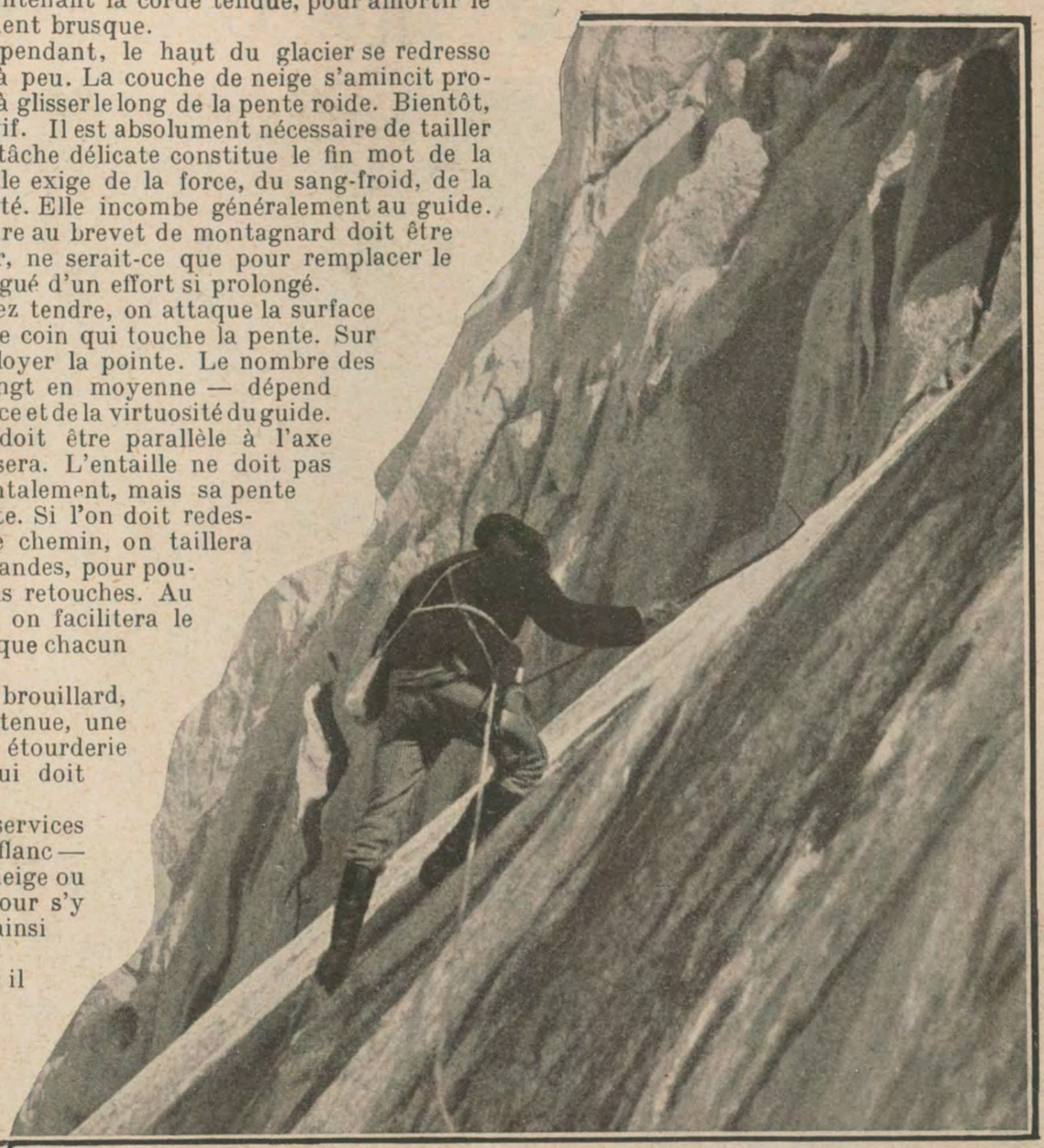
Dans du nevé assez tendre, on attaque la surface avec la paune, par le coin qui touche la pente. Sur la glace il faut employer la pointe. Le nombre des coups — dix ou vingt en moyenne — dépend de la dureté de la glace et de la virtuosité du guide. L'axe de l'entaille doit être parallèle à l'axe du pied qui s'y posera. L'entaille ne doit pas être creusée horizontalement, mais sa pente tournée vers la pente. Si l'on doit redescendre par le même chemin, on taillera des marches assez grandes, pour pouvoir les utiliser sans retouches. Au tournant des lacets, on facilitera le changement de front en creusant des marches plus larges, pour que chacun y place facilement les deux pieds.

Ces opérations délicates, qui peuvent être contrariées par le brouillard, le froid ou la menace des avalanches, exigent une attention soutenue, une discipline parfaite. La moindre inadvertance, la plus petite étourderie peuvent provoquer une catastrophe, c'est le guide seul qui doit commander, et ses ordres sont sans appel.

Le piolet est aussi une amarre et un frein A la descente, le piolet rend des services aussi appréciables. Dans les marches de flanc — les plus fréquentes — la pointe, solidement enfoncée dans la neige ou la glace, constitue une amarre qu'on lance au-dessus de soi pour s'y cramponner, et qu'on déplace à mesure. Le touriste se crée ainsi une sorte de rampe qui l'accompagne au long de sa route.

Enfin, le piolet trouve encore son emploi dans les glissades, où il sert de gouvernail et surtout de frein.

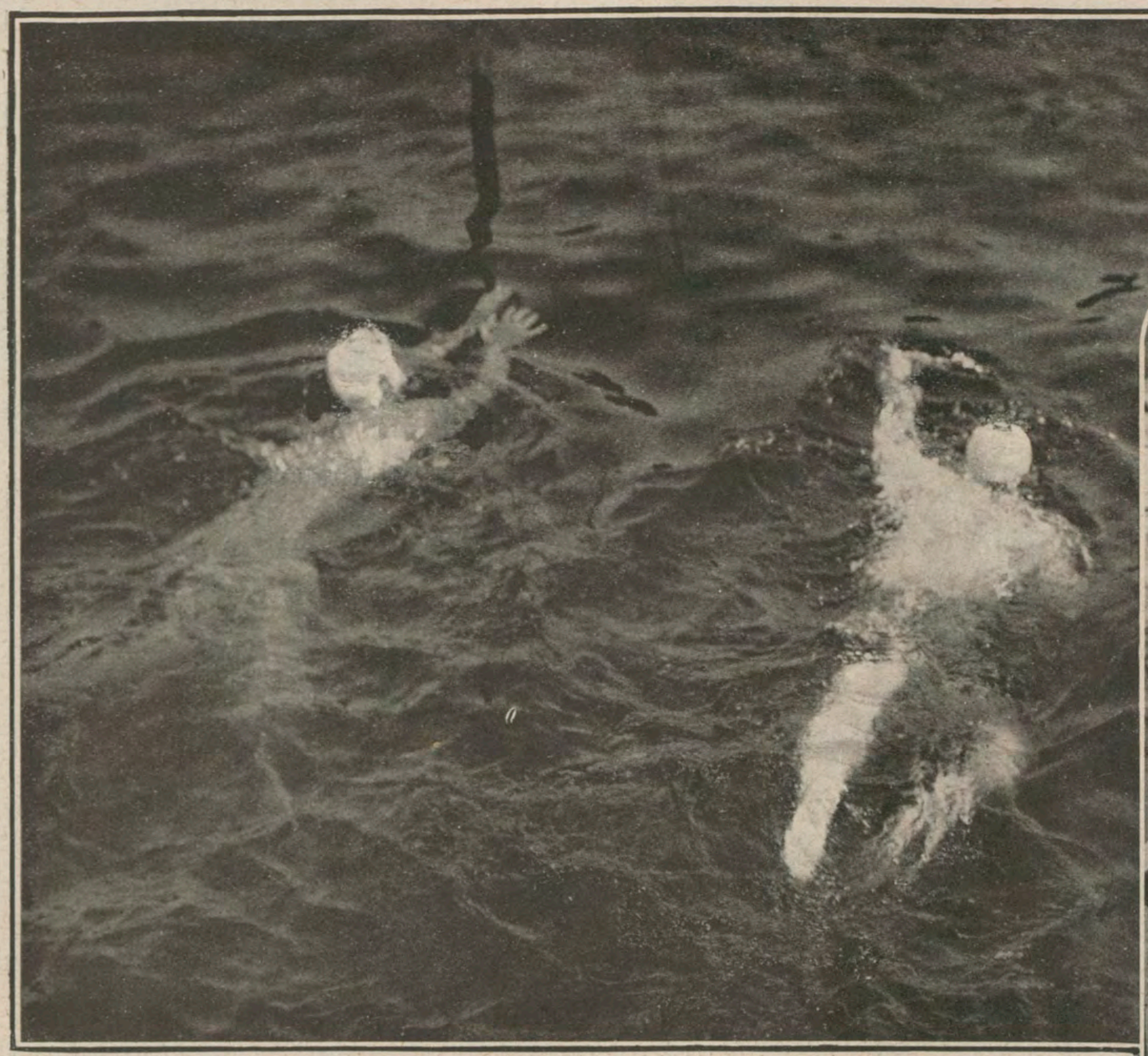
Le piolet est donc un auxiliaire de tous les instants. Avec la corde, il complète l'arsenal des armes dont dispose l'homme dans sa lutte contre les forces primaires de la nature. H. Spont.



Taille des pas dans la glace vive.
Retenu par la corde que tiennent ses compagnons, solidement fixés sur un rocher, le guide-chef creuse des marches sur le dôme incliné.

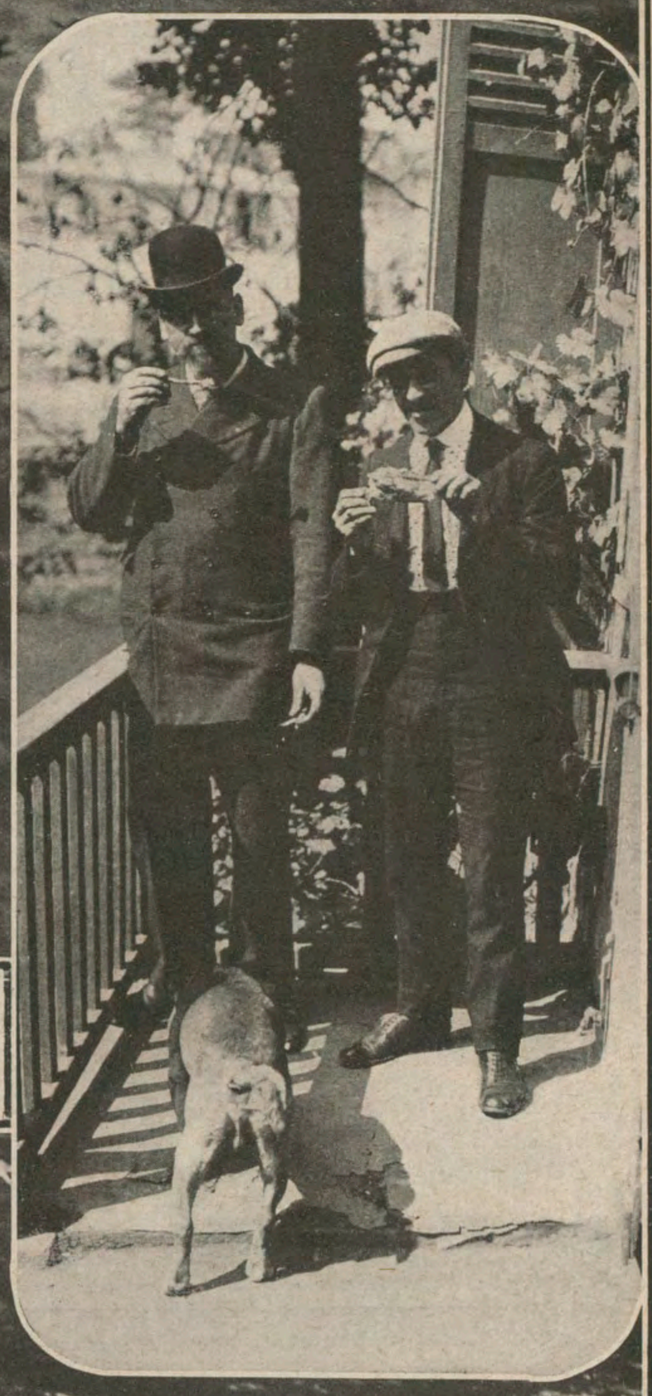
Examen d'une crevasse.
Solidement retenu par deux cordes, le touriste, appuyé sur le piolet formant béquille, étudie la profondeur de la crevasse que la troupe devra franchir.

LES SIX HEURES A LA NAGE



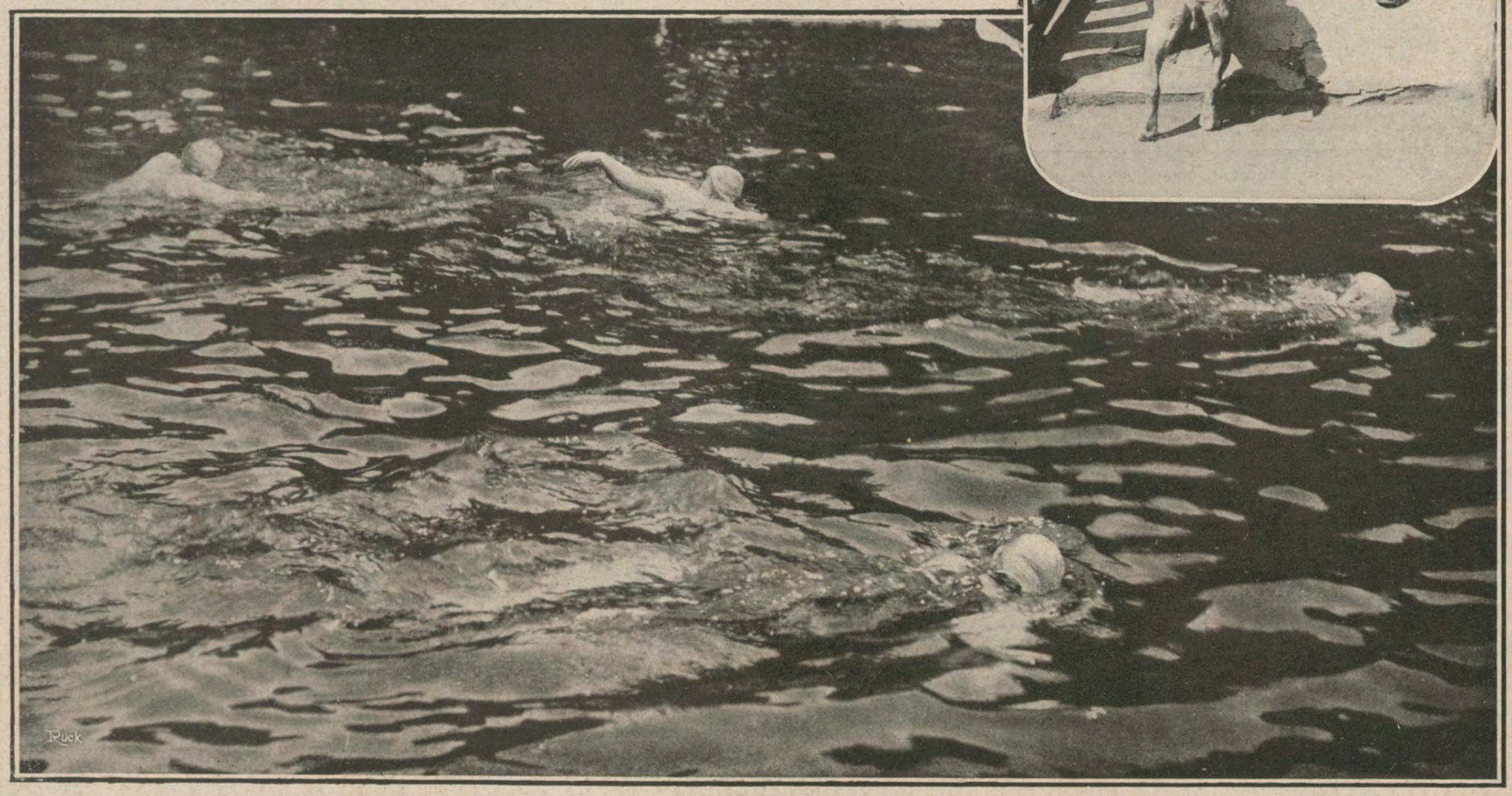
La lutte entre Paulus et Wolffe.

Wolffe, très endurant, mais peu vite, a terminé cinquième, avec 13 kilom. Paulus a triomphé, les nageurs les plus dangereux ayant abandonné, avec la faible distance de 15 kilom. 120.



Le déjeuner.

Burgess et Bougoin prennent la sage précaution de se restaurer avant l'épreuve.



Pendant la course.

S'il faut en croire le nombre des abandons, cette course dut être pénible, mais Paulus ayant gagné, il est à supposer qu'il ne fallait pas faire appel à l'énergie. Bougoin tint longtemps la tête et abandonna, alors que tout le monde croyait qu'il ne pouvait plus être battu.

Vingt-quatre concurrents s'alignèrent dans la Course de six heures à la nage. Il y eut de nombreux abandons. Le second, A. Chrétien, a été la révélation de l'épreuve. En 1906, Bougoin parti pour vingt-quatre heures avait couvert 1 kilom. 180 de plus que Paulus dans les six heures.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE DEAUVILLE

Le vainqueur du Prix de Deauville.

Le Prix de Deauville, disputé le 24 août, était réservé aux gentlemen. Il fut gagné par Bila, à M. Walter Winans. Bila était montée par M. Saint-Martin.

Le vainqueur du Prix de Trouville-Deauville.

Homonyme, au comte de Massa, monté par son propriétaire, s'adjugea cette épreuve, le 23 août.

Le second du Prix de Deauville.

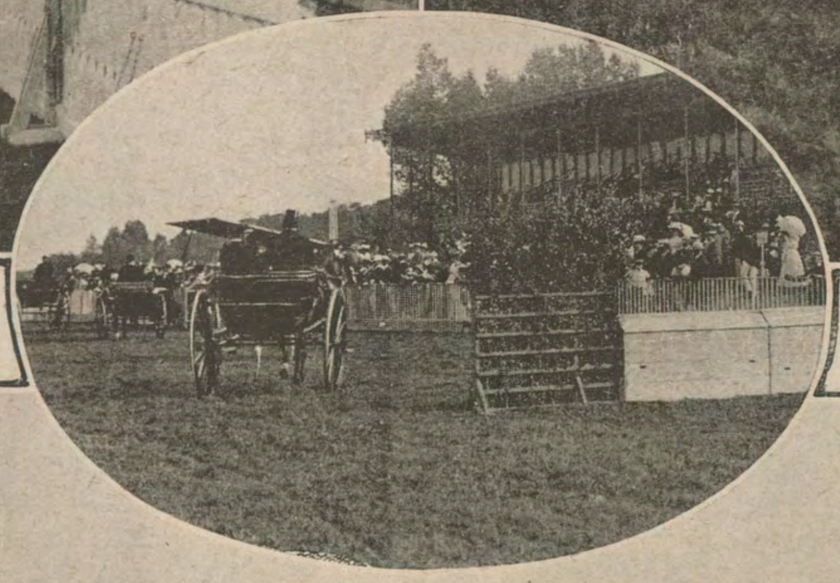
Mario, à M. Driard, monté par son propriétaire, s'est classé second, derrière Bila, dans le Prix de Deauville.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE CONCOURS HIPPIQUE DE DEAUVILLE

Le Prix des Hôtels.
Cosaque, au lieutenant Le Bigot, second du Prix des Hôtels.

La tribune du Jury.
Les juges n'avaient pas une besogne aisée, vu la perfection des épreuves.

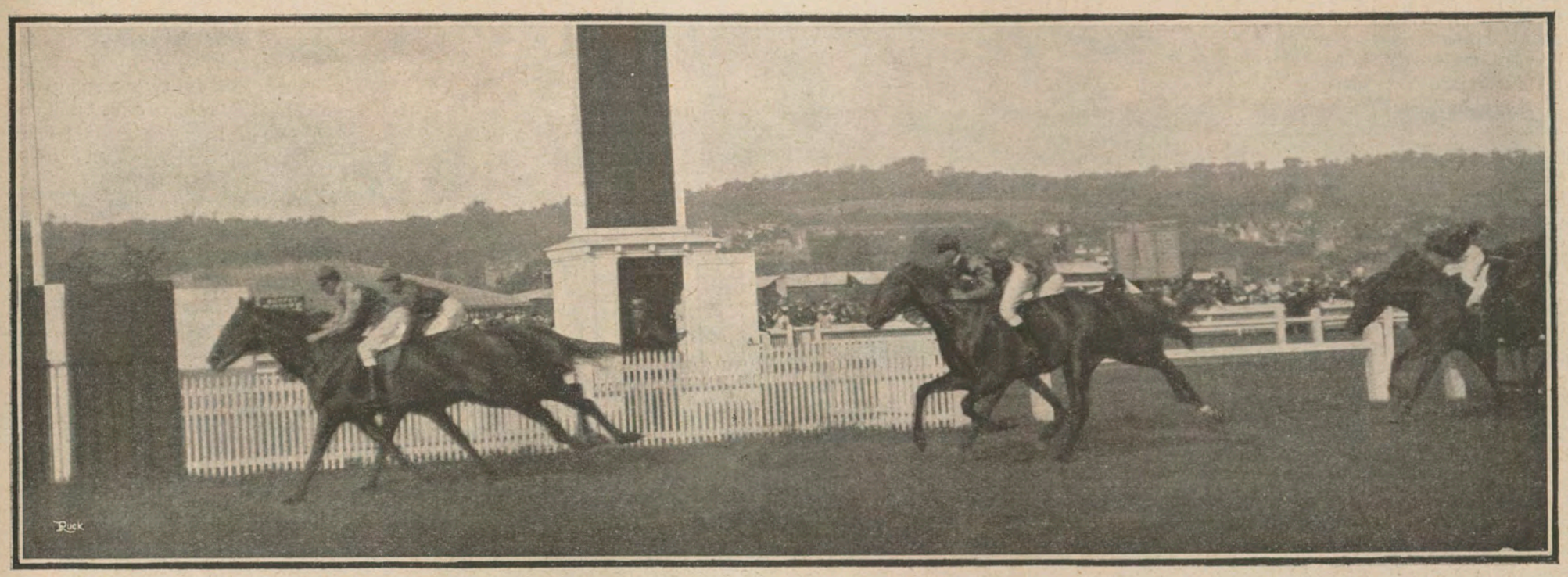


M. Wignolle sautant.
M. Wignolle, sur Lorna Doone, second dans le Prix de Trouville-Deauville.

Vue générale.
L'aspect des tribunes, où se presse une foule élégante, pendant la présentation des attelages.

Un incident.
Aérien, au lieutenant Rouyer, monté par le lieutenant Le Bigot.

La Semaine de clôture en Normandie



L'arrivée du Grand Handicap de Deauville (1.600 m., 20 août).

Champ d'or, Gisane et Cartolina se sont élancées en tête. Vincent et Novio étaient derniers. Gisane a mené. Gloriette se détachait à l'entrée de la ligne droite, mais, attaquée à la distance par Vétéran, à M. J. Hennessy (Ransch), elle succombait d'une tête.

La clôture à Deauville confirme un succès bien mérité ⁂ Un handicap serré ⁂ La semaine de Dieppe ⁂ Succès français à Baden-Baden ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂

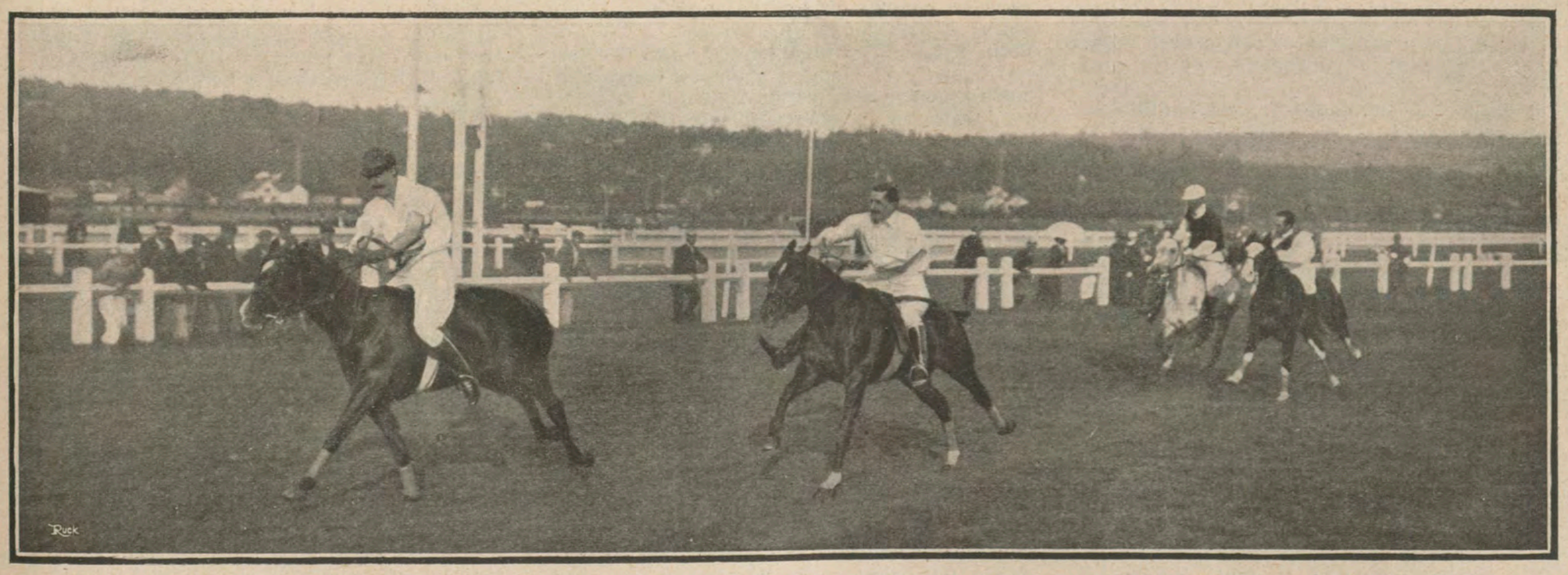
Voici la dernière chronique consacrée exclusivement aux réunions normandes : A partir de la semaine prochaine, le public parisien pourra jouir à nouveau de son sport favori, qui le rappellera auprès des frais ombrages de la forêt de Chantilly.

A Deauville, la journée de clôture des courses plates a terminé dignement une série de brillantes réunions. Le prix de la Touques, pour deux ans, a été enlevé avec la plus grande facilité par Northeast, un joli poulain bai, qui a ainsi réhabilité les mâles de sa génération en triomphant nettement de Sonnerie, dont les performances faisaient actuellement une des meilleures pouliches déjà vues. Ce Northeast était d'ailleurs tenu en haute estime dans son écurie; il avait très bien figuré lors de ses deux sorties, la première dans le Critérium d'Ostende, la seconde dans l'Omnium de Maisons-Laffitte, où il avait eu, en outre, l'excuse d'un incident de parcours. Il semble que nous ayons vu en lui un des bons représentants de son année.

Le grand handicap a donné lieu à une arrivée très serrée, qui fait le plus grand honneur aux handicapeurs: on a vu en effet triompher un poids moyen — 51 kilos — suivi à une tête par un poids léger — 45 kilos 1/2 — et à une longueur par le

L'arrivée du Prix de la Touques (1.000 m., 20 août).

Northeast, à M. Vanderbilt (Bellhouse), se détachait au coude, pour l'emporter facilement de 4 longueurs sur Varney, à une encolure devant Sonnerie.



L'arrivée d'une course de poneys de polo à Deauville.

Sur le même champ de courses où les rois de la cravache se disputent la victoire sur des chevaux rapides, des gentlemen ont eu l'idée de courir une épreuve pour poneys de polo. La distance n'était que de 300 mètres, et ce fut Lord Villers qui triompha.

(Photographies de notre envoyé spécial).

top-weight — 63 kilos. Gloriette a longtemps paru gagner, mais Ransch a sorti Vétéran avec une maestria incomparable et est venu la battre d'une tête sur le poteau. Tagliamento, qui était troisième, sous le poids écrasant de 63 kilos, nous a prouvé ainsi que sa mauvaise course de l'avant-veille dans le Grand Prix devait sans doute être imputée à la longueur de la distance.

Enfin le Prix de clôture a été une fiche de consolation pour la courageuse Claudia.

Avant de quitter ce Meeting de Deauville, je tiens à faire remarquer la signification particulière du succès qu'il a remporté cette année. Nombre d'allocations ont été augmentées; les conditions de certaines épreuves ont été remaniées; une réunion supplémentaire a été créée. Les organisateurs de cette véritable victoire ont trouvé dans l'empressement des propriétaires et du public la juste récompense que méritaient leurs efforts. Une seule ombre à ce tableau: la fameuse réglementation inaugurée au cours de la saison a diminué l'intérêt qu'offraient précédemment les courses de deux ans.

La grande semaine de Deauville s'est terminée par un concours hippique, qui a duré trois journées et qui s'est déroulé sur l'hippodrome des courses avec un complet succès.

La Société des courses de Dieppe, à qui est réservée la dernière semaine du mois normand, a aussi renforcé son meeting d'une journée nouvelle: mettant à contribution son parcours très accidenté et très spécial, elle a consacré cette réunion supplémenaire aux courses d'obstacles. Ce genre d'épreuves a présenté jusqu'ici un réelintérêt et a été l'apanage de sauteurs confirmés dans la carrière. En ce qui concerne les courses plates, l'écurie Lieux a continué à montrer une forme excellente. Scotch Reel, encore une réclamation heureuse, a remporté le Prix de la Seine-Inférieure et le Prix de Pourville. Il est permis, à l'heure actuelle, d'espérer que la vaillante Punta Gorda continuera sa moisson de lauriers en enlevant mardi, le Prix d'Amphitrite, dans lequel elle a déjà été victorieuse à deux reprises successives, en 1906 et en 1905.

A l'étranger, le Meeting de Bade bat son plein. Comme tous les ans, les écuries françaises y sont glorieusement représentées. Séjan a gagné le Furstenberg Memorial; Flamette, le Prix de Fondation de Bade; enfin l'écurie Liénart a remporté le Wellgunde steeple chase.

Et demain, la saison parisienne recommence par le meeting de Chantilly. Le principal attrait de cette première consiste dans les deux Prix la Rochette qui ont réuni un bon nombre d'engagements.

RENÉ RIONDET.

Clodhopper Crémant Transsibérien Balbeck La Réauté

Le saut du drop dans le Grand Steeple de Deauville (4.700 m., 19 août).

Le Météore, Clodhopper et Balbek se sont élancés en tête. A la haie vive, La Réauté et Le Météore se dérobaient, Crémant (A. Carter) faisait un excellent retour dans la ligne droite et parvenait à battre Clodhopper d'une encolure, devant Transsibérien, troisième, à une encolure.

REVUE FINANCIÈRE

N. B. — *Pour tout ce qui concerne la partie financière, renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, prêts sur titres, comptes de chèques, paiements de coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la*

Banque Générale Française

Société anonyme au capital de 10.000.000 de francs
9, rue Pillet-Will, Paris.

LES BONS PLACEMENTS DE PORTEFEUILLE. — Dans notre dernière Revue financière nous avons posé les principes suivants:

1° Un bon portefeuille doit viser la sécurité, alliée au plus gros revenu possible;

2° Un tiers ou un quart doit être composé de valeurs de premier ordre rapportant 3 0/0: Rentes françaises et obligations de Chemins de fer;

3° La moitié au moins du portefeuille doit être composé d'excellentes obligations rapportant au minimum 4 1/2 0/0;

4° Une part doit-être faite aux actions, plus ou moins importante, suivant le tempérament de chacun, dans le but d'obtenir des plus-values de capital.

La tâche principale de tout capitaliste, celle pour laquelle nous pouvons lui rendre les plus grands services, est précisément ce choix d'obligations parfaitement sûres et rapportant 4 1/2 0/0 qui doivent former la plus grande moitié de sa fortune mobilière.

Si vous achetez des obligations des types 2 1/2, 3, 3 1/2 0/0 qui remplissent notre cote, vous obtenez moins de 4 0/0 de votre argent; le revenu plus faible encore de vos Rentes et de vos obligations de Chemins de fer abaisse jusqu'à 3 1/2, même 3 1/4 le revenu de votre portefeuille. C'est la misère pour les fortunes médiocres et moyennes.

La famille grandit; il faut établir les enfants; une belle fortune se disperse ainsi en deux générations si elle n'a pas été renouvelée par le travail industriel, commercial, financier ou autre.

Mais, nous diront beaucoup d'abonnés de la *Vie au Grand Air*, nous, gens de sport, nous sommes initiés par nos goûts, par nos occupations, à beaucoup de progrès industriels et scientifiques auxquels nous nous intéressons. Nous trouvons là un champ d'activité spéciale très fructueux; un grand nombre de fortunes ont été faites ou renouvelées par l'automobilisme.

Soit, mais là est précisément le danger. Les affaires nouvelles enrichissent quand elles sont bonnes, mais elles peuvent ne pas réussir. Tous les brevets ne sont pas fructueux et si l'automobile a enrichi beaucoup de gens, nous en connaissons qu'il a appauvris. D'ailleurs, ces placements à plus-values, ce sont des actions. Le bon portefeuille doit en avoir, mais pas trop. Il doit surtout avoir des obligations sûres rapportant au moins 4 1/2 0/0.

L'évolution financière est actuellement très marquée. Il est prouvé que l'abaissement du taux du revenu est un mythe. L'Allemagne est revenue au type d'emprunt 4 0/0, la Russie est au type 5 0/0, comme tous les crédits qui ne sont pas de premier ordre. Nos obligations industrielles des types 3, 3 1/2 et même quelques-unes du type 4 0 0 ne rapportent pas un intérêt suffisant. Voulez-vous un bon conseil? Arbitrez-les contre de bonnes obligations 5 0/0 au-dessous du pair, nous vous en indiquons plus loin.

Comme règle absolue: L'arbitrage des obligations 4 0/0 s'impose quand elles sont parvenues au pair.

Les obligations 5 0/0 de la Compagnie générale de Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne. — Ces obligations, dont nous avons déjà parlé et qu'on peut encore acheter au cours de 475 francs, rapportent exactement 5 1/4 0/0, c'est-à-dire 25 francs en deux coupons payables les 1er mars et 1er septembre de chaque année.

Elles jouissent d'un quadruple gage qui en fait un des titres les plus solides qui soient:

1° La garantie générale de la Société Générale de la Compagnie de Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne;

2° La garantie générale de la Société des Tramways électriques de la Galice;

3° La garantie générale de la Compagnie des Tramways de la Corogne;

4° Une hypothèque, en premier rang, consentie par ces deux dernières Sociétés, sur toutes leurs concessions de Tramways et sur leurs lignes déjà en exploitation.

Ces garanties constituent une absolue sécurité pour le revenu et pour le capital.

Aussi les porteurs d'obligations 3, 3 1/2 et même 4 0/0 dont le rendement ne dépasse pas 4 0/0, ont une occasion exceptionnelle d'arbitrer ces titres pour acheter des obligations 5 0/0 de la *Compagnie générale de Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne*, à 475 francs. Ils y gagneront 1 1/4 0/0 de revenu de plus, sans rien sacrifier de la solidité de leur placement, quel qu'il soit.

INFORMATIONS

Arbitrages. — En vendant 27 obligations Médoc 3 0/0 qui rapportent 369 francs, on peut acheter 20 obligations Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne 5 0/0 qui rapportent 500 francs. On obtient 131 francs de revenu de plus.

En vendant 24 obligations Régionaux des Bouches-du-Rhône 3 0/0 qui rapportent 326 francs, on peut acheter 20 obligations Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne 5 0/0 qui rapportent 500 francs; on obtient 175 francs de revenu de plus.

En vendant 20 obligations Nogentais 4 0/0 qui rapportent 364 francs, on peut acheter 20 obligations Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne 5 0/0 qui rapportent 500 francs; on obtient 136 francs de revenu de plus.

Nous engageons beaucoup nos abonnés à recevoir le *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers*, 9, rue Pillet-Will, organe de la Banque Générale Française et complément naturel de la partie financière de la *Vie au Grand Air*.

BANQUE GÉNÉRALE FRANÇAISE.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. *Le gérant*: CAMILLE LECESTRE.